

SENADO

SECRETARIA

DIRECCION GENERAL DE COMISIONES

XLIVa. LEGISLATURA
PRIMER PERIODO

COMISION DE
TRANSPORTE Y OBRAS PUBLICAS

DISTRIBUIDO Nº 295 DE 1995

JULIO DE 1995

SIN CORREGIR
POR LOS ORADORES

PUENTE COLONIA - BUENOS AIRES

Versión taquigráfica de la sesión de la Comisión
del día 19 de julio de 1995

A S I S T E N C I A

Preside	:	Senador Dante Irurtia
Miembros	:	Senadores José Andújar, Marina Arismendi, Sergio Chiesa, Albérico César Segovia y Orlando Virgili
Asisten	:	Senadores Hugo Fernández Faingold y Reinaldo Gargano
Invitados especiales	:	Ingeniero José Serrato, ingeniero Enrique Penadés, arquitecto Carlos Mautone, capitán de navío (R) Alfredo Gericke y doctor Ricardo Gorosito
Secretario	:	Julio Méndez Vila
Ayudante	:	María Cecilia Fernández

SEÑOR PRESIDENTE.- Habiendo número, está abierta la sesión.

(Es la hora 9 y 39 minutos)

Debo significar, primeramente, que esta sesión fue instrumentada a instancias de una visita realizada por el señor Ministro de Transporte y Obras Públicas y en base a la preocupación de los integrantes de esta Comisión, en el sentido de recibir la información más completa posible sobre el enfoque global del transporte en esta área que, lógicamente, atiende aspectos de la hidrovía, del puente internacional, del eje vial, así como aspectos internos de las producciones nacionales y del comercio internacional de la zona, en función del MERCOSUR.

La semana anterior realizamos una interesantísima reunión informativa analizando la idea en forma global.

En el día de hoy tenemos el gusto de recibir a esta delegación uruguaya, encabezada por el señor Presidente de la Comisión Nacional "Puente Colonia-Buenos Aires", ingeniero Serrato, acompañado de sus colaboradores. Con toda seguridad, ellos nos trasmitirán los avances que se están produciendo en lo que refiere al puente Colonia-Buenos Aires. Sobre esta obra, quienes tuvimos oportunidad de integrar la Comisión de Transporte y Obras Públicas en la Legislatura anterior, hemos venido recibiendo información de primer nivel a tiempo, lo que desde el punto de vista legislativo resulta sumamente útil.

En nombre de esta Comisión, agradecemos la comparecencia de los invitados y cedemos el uso de la palabra el ingeniero Serrato.

SEÑOR SERRATO.- Nuestra presencia en este ámbito --tal como lo expresó el señor Presidente de la Comisión, también hemos comparecido en Legislaturas anteriores-- tiene como objetivo informar, porque pensamos que es un deber mantener enterado al Parlamento, puesto que va a ser el "factótum" en todo este proceso. Debemos tener en cuenta que se va a aprobar un tratado que tendrá que ser discutido en las respectivas Comisiones de ambas Cámaras y en los distintos organismos parlamentarios, tanto en Argentina como en Uruguay.

Por nuestra parte, a efectos de concentrar la información nos gustaría saber de cuánto tiempo disponemos para realizar la exposición.

SEÑOR PRESIDENTE.- Si no existe opinión contraria por parte

de los integrantes de esta Comisión, podríamos sesionar hasta las 12 horas.

SEÑOR FERNANDEZ FAINGOLD.- Simplemente para informar que en lo que a mi respecta debo retirarme a las 11 horas porque debo concurrir a la sesión de la Comisión de Medio Ambiente.

SEÑOR PRESIDENTE.- La Mesa desea aclarar que esta Comisión entendió pertinente invitar a los integrantes de la Comisión de Medio Ambiente y, por esa razón, hoy nos acompaña el señor Senador Fernández Faingold, uno de sus miembros.

SEÑOR SERRATO.- Antes de entrar en la exposición, quisiera presentar a quienes me acompañan. Ellos son el ingeniero Enrique Penadés, el capitán Alfredo Gericke y el arquitecto Carlos Mautone, miembros de la Comisión Nacional que han venido trabajando desde hace mucho tiempo en todo este proceso sobre el que ahora estamos informando a esta Comisión.

La presentación del proyecto la vamos hacer con una diapositiva a través de la computadora y al mismo tiempo, quien habla, hará comentarios al respecto.

En breves instantes se incorporará a la reunión el doctor Ricardo Gorosito, también miembro de la Comisión Nacional y Director Nacional de Ordenamiento Territorial, quien también tiene algunos comentarios que hacer en relación con este estudio que estamos haciendo.

El análisis que se está llevando a cabo tiene dos instancias totalmente diferenciadas: por un lado, el estudio de impacto del medio ambiente desde el punto de vista físico y socio-económico y, por otra parte, el análisis binacional de factibilidad en un proceso avanzado que después tendremos oportunidad de comentar.

Con respecto al puente, a nivel nacional, nosotros preferimos llamarlo Puente Colonia-Buenos Aires y por esa razón la Comisión se ha denominado Comisión Nacional del Puente Colonia-Buenos Aires. Básicamente, la obra cuenta de un largo viaducto sobre el agua y uno o dos puentes principales que estarían en los canales de navegación. Digo uno o dos porque según las trazas diferentes que después vamos a ver, puede ser que sólo se necesite un puente en el canal principal o si no en los dos canales de navegación que se recuestan en las dos costas de nuestro país. El largo del puente será de aproximadamente 45 kilómetros. Según se indica en uno de los gráficos que están a la vista - y que luego



haremos entrega a los señores Senadores y a los taquígrafos-- existen varias trazas que están a estudio. Las correspondientes al lado uruguayo caen en el departamento de Colonia, desde la zona sur de Carmelo hasta Colonia Este u Oeste y las de la margen argentina se ubican desde Punta Lara hasta la zona del Delta, donde hay una importante y densa construcción.

No existe todavía un pronunciamiento, pero sí hay un estudio binacional --que veremos posteriormente-- que define algunas características de las trazas. De acuerdo con el análisis realizado --en la proyección que se observa está sobre la derecha-- la traza que llega a Punta Lara parece ser la más corta. Consecuentemente, ésta es la que cruza un solo canal; por lo tanto, es menos costosa que las demás. Las trazas del Delta son más dificultosas, porque no solamente hay que pensar en un proyecto de puente, sino también en el desarrollo de ruta interisleña, la que, además, presenta problemas ecológicos de cierta significación.

Las otras tres trazas, que son la de General Paz, la de la zona de Quilmes y Avellaneda y la de Punta Lara, concluyen en las cercanías de Colonia, pero lo suficientemente alejadas de la ciudad como para preservar su patrimonio cultural, que está próximo a ser declarado como patrimonio de la humanidad.

Los antecedentes más recientes --esto data de más de cien años, ya que la primera idea fue de una concesión ferroviaria a una firma alemana, que no se concretó-- se remontan al año 1985, luego del advenimiento de la democracia, cuando se crea la Comisión Binacional. En 1987 se realiza un estudio de prefactibilidad; en 1991 y 1992 se efectúan declaraciones por parte de los Presidentes de ambos países apoyando la realización de la obra; entre 1991 y 1993 se estudia el impacto de la obra en el medio ambiente uruguayo, desde el punto de vista físico y socioeconómico; y en 1992 se convoca a grupos y empresas interesados --llegan a participar 130 firmas, lo que demuestra el interés de la comunidad financiera internacional-- en la posibilidad de construir la obra. En esa instancia se dispone que la construcción se va a realizar por concesión de obra pública, es decir, con participación de capital privado de riesgo. En el año 1993 se comienza a estudiar la factibilidad del proyecto.

La prefactibilidad se maneja a nivel de gabinete y esa es la diferencia que tiene con un estudio de factibilidad. No se hacen estudios de campo, sino que todos los trabajos se desarrollan en gabinetes técnicos cerrados. En cambio, en



el estudio de factibilidad se tiene en cuenta el trabajo de campo, se hacen perforaciones en el río, se determinan las condicionantes técnicas de dichas perforaciones, todo ello para establecer cuál es la viabilidad del proyecto desde el punto de vista físico y por último, se determina --por medio de procedimientos constructivos comunes-- que el proyecto es técnicamente viable y que los resultados son auspiciosos por su rentabilidad económica y financiera.

Después, como dije, entre 1991 y 1993 se realiza el estudio de impacto, del que les vamos a hacer llegar una síntesis de unas 180 páginas --el informe consta de más de mil-- que contó con colaboración francesa y con la intervención de distintos organismos públicos. Entre ellos se encuentra la Universidad de la República, que nos facilitó la posibilidad de elaborar un convenio, dentro del marco general de relacionamiento de esta Casa de Estudios con distintos Entes del Estado, en especial con el Ministerio de Transporte y Obras Públicas. Esto nos llevó a realizar trabajos conjuntamente con las Facultades de Ciencias Económicas, Arquitectura, Ingeniería y Ciencias Sociales y con el Instituto de Economía. Allí se ha seguido el proyecto y se nos ha brindado una componente externa y una visión global sobre la temática del proyecto.

Los objetivos de ese estudio socio-económico y ambiental eran identificar y analizar las consecuencias previsibles que la obra ocasionaría en el territorio nacional, para informar y diseñar medidas tendientes a maximizar los efectos positivos y minimizar los negativos. Este examen se enfocó desde tres puntos de vista. En primer lugar, el análisis tradicional de impacto; esto quiere decir que, por ejemplo, en el caso de una industria que pueda contaminar el aire, se detecta la contaminación, se mide, se ve si la misma se encuentra dentro de parámetros aceptables, se proyectan medidas neutralizantes, se llevan a cabo y posteriormente, se visualiza el panorama resultante. Esta sería, repito, una visualización tradicional del impacto, por ejemplo, de la contaminación del aire.

En segundo término, el tema se analizó desde el punto de vista del ordenamiento territorial y del desarrollo regional, estudiándose también los aspectos relacionados con las instituciones, con la legislación y con los procedimientos.

En tercer lugar, realizamos este estudio con una etapa inicial de diagnostico. Tenemos una serie de documentos [illegible] este aspecto que ya hemos entregado a esta Comisión, por

medio de su Secretaría, pero si es necesario lo haremos nuevamente por la misma vía.

Con el diagnóstico elaboramos después una matriz de objetivos y medios --que más adelante veremos-- además de escenarios de ordenamiento territorial, e identificamos y evaluamos los impactos y sugerimos medidas a tomar.

La identificación y evaluación de los impactos y las medidas a tomar pasan por determinar cuáles son los sectores en donde impactaría, mayormente, la obra.

Se trata, fundamentalmente, de impactos económicos inmediatos --que implican el aumento del número de pasajeros y del volumen de cargas-- y mediatos, tal como el cambio de competitividad por relocalización industrial o el incremento de actividades derivadas. ¿Qué quiere decir esto?

Por ejemplo, la ciudad de Buenos Aires se abastece de leche y productos derivados de ésta que llegan desde lugares ubicados a 600 kilómetros. Al realizarse el puente, Buenos Aires estará conectado por carretera con zonas lecheras del Uruguay que estarán aproximadamente a 100 kilómetros. Eso acarreará una disminución del costo de los transportes que incidirá, fundamentalmente, en el incremento de la producción lechera, sobre todo en la zona ubicada sobre la Ruta 1, con una demanda creciente en esa región. Al mismo tiempo, se reduce el precio, aumenta la demanda y se incrementan la producción y el nivel de empleo.

En el mediano plazo, ese efecto inmediato se produciría también en la carga. Habrá que transportar leche por el puente por una falta de abastecimiento, por ejemplo, de algunas zonas como la de Tucumán, que es de donde llegan actualmente estos productos a Buenos Aires. La producción de algunas regiones será sustituida por la de Colonia y con ello se incrementa la carga. Consecuentemente, como efecto mediato, al haber mayor demanda de leche y derivados, seguramente, en la región de Colonia habrá una relocalización industrial. Toda la línea de producción, desde la obtención de la leche hasta el empaque y la distribución, se relocalizará en la zona de Colonia, por cuanto allí existirá una demanda adicional. Asimismo, habrá un incremento de las actividades derivadas, como la construcción de las instalaciones industriales, caminos y diferentes infraestructuras que requerirá una mayor producción lechera.

En cuanto a los impactos sectoriales, existen efectos mediatos en el sector agropecuario, por ejemplo, en la

elaboración de leche y derivados. Paralelamente, aumenta la producción hortifrutícola hacia el mercado de Buenos Aires. Como efecto mediato, en el sector agroindustrial se producen nuevas localizaciones industriales en la zona de Colonia por mejoras de infraestructura.

Con respecto a los impactos sectoriales del puente en lo que tiene que ver con los servicios, hay efectos mediatos relacionados con las oportunidades de inversión en el sector generados por el flujo de tránsito.

Debemos tomar distintos tipos de medidas. Dijimos que teníamos que neutralizar o minimizar los efectos negativos y aumentar los positivos. Esto implica dos tipos de medidas: las de acompañamiento, que incrementan los impactos positivos, y las compensatorias, que son aquellas que neutralizan o minimizan los impactos negativos.

Las medidas de acompañamiento son la creación, extensión y mejora de los equipamientos económicos, creación y mejoramiento de las estructuras de transporte, creación de organismos e instrumentos de desarrollo y formación y capacitación del personal. Asimismo, puede considerarse como medida compensatoria un programa de desarrollo de las zonas deprimidas de nuestro territorio.

En lo que tiene que ver con los impactos demográficos, hicimos el estudio en 1993 con un universo que llega hasta el año 2015, comprendiendo veinte años a partir de 1995. En el estudio demográfico que realizamos con la ayuda del Instituto de Ciencias Sociales de la Facultad de Ciencias, vemos tres hitos donde se determina aproximadamente lo que podría ser el incremento de la población con y sin el puente.

Teníamos que fijarnos una fecha de comienzo de las obras: 1995; para ese año, se observaba un aumento de 9.900 personas en la población del departamento de Colonia, mientras que para el año 2001, se preveía un incremento de 36.400 y, para el 2015, de 102.800 habitantes.

En el ámbito social, de acuerdo con los impactos que se visualizan a través del estudio, se observa un aumento del número de alumnos en el sector educación, un incremento de las necesidades de la salud, riesgo de pérdida de identidad en materia cultural y un crecimiento de la inseguridad en relación a la seguridad personal.

Las medidas que proponíamos implicaban un programa de nuevas infraestructuras con un equipamiento colectivo, un

esfuerzo de coordinación de los servicios de salud --porque no se visualiza un déficit en materia de salud, sino que alcanzaría con coordinar las estructuras orgánicas actuales de servicios de salud pública y privada-el desarrollo de actividades para la valorización del patrimonio cultural local y la coordinación de un programa de prevención para la seguridad de la región.

En el ámbito patrimonial propiamente dicho, vemos el patrimonio cultural en sus áreas histórica, arquitectónica o urbanística y arqueológica, así como los impactos con una amenaza de deterioro. Proponemos, entonces, un plan de protección y valorización de los patrimonios, participación de la población en la labor de protección, así como la generación de incentivos fiscales a propietarios en las Comisiones Especiales de Técnicos.

En cuanto al patrimonio natural, realizamos una identificación de las áreas sensibles para determinar cuáles son las actividades impactantes. Se observaron tres instancias en el impacto. Hay una fase de proyecto, donde lo más importante es la especulación inmobiliaria y la realización de obras de infraestructura. A continuación, se da una fase de obra, en la que lo más impactante es el obrador --en nuestro territorio o en la Argentina, hay que considerar la zona donde se desarrollan los prefabricados y se instalan los obreros-- pero también son trascendentes el suministro de materiales para las canteras y areneras, su transporte, las obras en el río y el asentamiento obrero.

Hay que tener en cuenta que no existe actualmente en Colonia suficiente personal para atender una obra de estas características. Por supuesto que los trabajadores obreros de la industria de la construcción están perfectamente calificados. Pensamos que, simplemente, deberán tomar cursos de reciclado en el área de prefabricado. Hemos tomado contacto con la Universidad del Trabajo del Uruguay y nos parece que desde ya deberíamos anticiparnos para que en el propio departamento de Colonia, las escuelas de UTU vayan preparando gente para la industria de la construcción. ¿Cuál es el objetivo principal? Se pretende utilizar al máximo el personal local, es decir, dar trabajo a quienes están viviendo en Colonia. Sin embargo, no alcanzará y, en consecuencia, habrá que incorporar gente de otros departamentos o trabajadores argentinos. La idea básica es que haya un 50% de personal uruguayo y otro 50% argentino. De esa forma, vendrá gente de otros lugares y habrá que hacer un adecuado recibimiento, no solamente a los trabajadores, sino también a su familia. Pensamos que la parte social es

muy importante.

Por otra parte, se tratará de no concentrar a todos los trabajadores en el mismo lugar. Se intentará que no vivan todos en la capital del departamento, sino que se repartan en la red de ciudades que existen actualmente en Colonia, no incrementando de forma importante su población, de manera tal que las casas puedan ser recicladas de acuerdo con la demanda de viviendas y no ocurra lo que se constata en la construcción de represas en el mundo. Por ejemplo, en Palmar, hoy existe prácticamente una ciudad fantasma, que tiene 200 ó 300 casas que no se han podido reutilizar. Se intenta que todo ese incremento de población se ubique repartido en una distancia de una hora de la cabecera o del obrador, a fin de que luego las casas se puedan reciclar. Hay que manejar con cuidado todo ese procedimiento de ubicación del personal trabajador en la región, y al respecto tenemos algunos antecedentes de Francia como el procedimiento "Grand Chantier" que no solamente instala al personal en la región donde se generan los puestos de trabajo, sino que también se preocupa de capacitarlo y atender a su familia, así como de reciclarlo cuando termina la obra para que no queden desocupados. Nosotros estamos en vías de utilizar ese procedimiento; nos interesa para no desperdiciar todo ese esfuerzo de infraestructura que se realiza para los trabajadores y para que tenga un destino posterior productivo.

En la fase de operación en el ámbito patrimonial, tenemos los impactos en el turismo, en el área de hortifruticultura, lechería y zonas francas, la necesidad de aumento de infraestructura de transporte y crecimiento urbano. Las medidas que estamos proponiendo tienen que ver con el control de los fraccionamientos y las obras --me refiero tanto a medidas nacionales como departamentales-- la declaración de áreas de reserva en la región, la exigencia de un programa de protección ambiental al concesionario, la elección de áreas de asentamiento y vivienda de obreros, el establecimiento de estándares de calidad ambiental y los estudios de impacto ambiental.

Entre los años 1993 y 1994 se realizó un estudio de este tipo, que se ajustó casi puntillosamente a la legislación que se aprobó a principios de 1994. Se trata de un avance muy importante en esta materia, y hoy en día no hay ningún proyecto de esta o menor envergadura que pueda realizarse sin un adecuado estudio de impacto ambiental. Nosotros, que tuvimos vinculación con lo concerniente a la ley que se trató en el Parlamento --sabemos que el Presidente [illegible] estuvo



especialmente interesado-- nos fuimos ajustando a ella, por lo que, de alguna manera, este estudio implica un trabajo adelantado sobre esta materia en nuestro territorio. Es de destacar que en Argentina no se produjo este estudio y ahora, precisamente, están muy preocupados tratando de imitar los análisis que se hicieron en nuestro país.

En lo que a estos aspectos se refiere, estamos proponiendo un plan de ordenamiento territorial, un plan de saneamiento básico, controles ambientales, un plan de protección de las costas, un programa de extensión y educación ambiental y la promoción de investigación sobre desarrollo sustentable o sostenible.

En lo que respecta al ámbito territorial, hemos analizado en la región la evolución de la red vial, las variaciones de las zonas de influencia de Montevideo y Buenos Aires y la evolución de cobertura de servicios de bienestar social y del uso del suelo. Por supuesto, todos esos documentos están a disposición de los señores Senadores, y con mucho gusto haremos cualquier aclaración y estaremos a las órdenes para evacuar cualquier consulta. En el área de ordenamiento territorial, estamos proponiendo medidas de acompañamiento que incrementan los impactos positivos. Ellas son un programa regional de equipamiento, un plan director de ordenamiento de la "media luna" --con este nombre denominados a los departamentos de San José, Colonia y Soriano-- planes reguladores de desarrollo urbano, creación de herramientas de ordenamiento territorial, refuerzo de la descentralización, la participación y la información, así como una estrategia inmobiliaria del uso del suelo.

Con respecto a las medidas compensatorias, sabemos que la gente se pregunta qué va a pasar con los otros puentes que están sobre el Río Uruguay. Por nuestra parte, pensamos que si de alguna manera se produce un impacto negativo, necesariamente el país tendrá que hacer una ruta litoral sobre ese río, para volcar allí todos los efectos que derivan del tránsito que habrá sobre el puente y que generará un circuito litoral. Hay que tener en cuenta que, por ejemplo, va a haber un acortamiento de las distancias, ya que las termas que están en Córdoba a mil kilómetros de aquí, van a quedar sólo a trescientos. Por esa razón, se van a producir circuitos turísticos sobre el litoral uruguayo y el argentino, que sería importante acompañar con una infraestructura adecuada.

En el ámbito institucional, visualizamos que existen carencias y debilidades y, por lo tanto, hay que adecuar la

normativa vigente para responder a los problemas que se plantean. Proponemos la creación de grandes obradores o "Grand Chantier", a los efectos de minimizar el impacto y no concentrarlo sobre una sola de las ciudades, sino difundirlo como una mancha de aceite en todas las ciudades del departamento de Colonia. Asimismo, planteamos la creación de centros de asesoramiento departamental para los inversores, el establecimiento de una organización a nivel nacional para negociar con el concesionario, la clara delimitación de las competencias nacionales y departamentales y la aplicación de mecanismos de coordinación. La creación del Ministerio de Vivienda, Ordenamiento Territorial y Medio Ambiente nos pareció un instrumento adecuado para llevar a cabo todas estas medidas y, como ya expresé, luego vamos a hacer algunos comentarios sobre las acciones que ya se están produciendo por parte de esa Cartera.

Proponemos introducir reformas a la legislación en materia territorial, crear una ley de ordenamiento territorial, una de ordenamiento urbano y otra que obligue a informar y difundir todos esos procesos en los que la población debe participar. Obviamente, no se puede hacer ordenamiento territorial en su contra, ni trabajar en el territorio sin que ella esté debidamente informada de lo que va a ocurrir, a fin de que no se asuste.

Asimismo, se debe dar instrumentos a todo el ordenamiento territorial y una formulación que permita la creación de empresas mixtas de las Intendencias con empresas privadas o con el Gobierno nacional --se podría llevar a cabo lo que se denomina contratos programa-- así como el fortalecimiento institucional de las Intendencias. Cabe recordar que el Presidente argentino Carlos Menem, en su discurso al asumir el cargo, hizo referencia a lo que hoy es la democracia participativa. Según él ya no alcanza con que la democracia sea representativa; también debe ser participativa. Es en ese sentido que visualizamos todos estos temas de ordenamiento territorial.

Con relación al cronograma que se ha desarrollado en 1992 relativo a expresiones de interés, debemos decir que se trata de una herramienta nueva que se ha implementado en este tipo de procesos licitatorios por concesión. Se trata de un instrumento que permite que antes de iniciar algún plan o licitación, se pueda ver si en el mundo existe interés en un determinado proyecto. En Buenos Aires, en setiembre de 1992 se presentaron más de 120 firmas interesadas, entre constructores, concesionarios y consultores y, a partir de la convocatoria lograda, se entendió necesario realizar un

estudio de factibilidad del proyecto. El mismo se desarrolló con la participación de una firma consultora que se seleccionó con financiamiento del Banco Mundial, dentro de lo que se denomina "procedimiento de lista corta". Ese estudio se hizo, porque debíamos definir el proyecto que mejor contribuyera al cumplimiento de los objetivos de los Estados involucrados --Argentina y Uruguay-- y para fortalecer la posición negociadora del sector público frente al privado. También habilita a tener un mayor conocimiento del proyecto y posibilita la generación de mejores documentos para llevar adelante la licitación. En definitiva, resultó seleccionado un consorcio de tres firmas estadounidenses, con la participación obligatoria de firmas locales uruguayas y argentinas. En total, el grupo que ganó está integrado por diecisiete firmas, lo que no deja de ser una complicación bastante importante desde el punto de vista de la coordinación. Entre las firmas que participaron se encuentra Berger International Inc., que es especialista en Ingeniería de Transporte e Ingeniería Física. También lo hizo un banco de inversión, ya que es muy importante que los inversores confíen en la cadena que se formó a lo largo de este proceso. Debe haber confianza en los países, en las instituciones que se crean, en las firmas consultoras que participan y en las personas que efectúan el estudio, porque es la forma en que se captan los inversores. Por supuesto que hay un núcleo básico que está integrado, casi siempre, por firmas constructoras y concesionarias y algún pequeño capital local, pero luego se debe captar la inversión internacional, que tiene que ver con los bancos de inversión. Estos asesoran a los inversores individuales --alguna familia con mucho dinero en determinado lugar del mundo-- para que en un último eslabón inviertan su capital en un proyecto como el del Puente Colonia-Buenos Aires. Esto implica toda una cadena de confianza que es muy difícil de armar pero muy fácil de cortar, tanto por efectos generales, como es la crisis que se produjo en México, u otras causas que luego obstaculizan su reconstitución.

En cuanto al estudio binacional, tenemos un primer documento de síntesis final o de resumen ejecutivo de la primera fase de los trabajos, donde se determina la viabilidad o factibilidad del proyecto. Contamos con un único ejemplar, pero se están imprimiendo 200 más que fueron traducidos al español. Pensamos que dentro de 10 días aproximadamente ese material se pondrá a disposición de los señores Senadores de la Comisión.



Los temas que hemos estudiado refieren a proyecciones de tráfico, características y costos de las infraestructuras,

examen de los proyectos complementarios, análisis económico, social y ambiental, financiero y de riesgo. Es necesario destacar la diferencia que existe entre el análisis económico y el financiero. El económico se efectúa desde el punto de vista de los países y son evaluaciones que se realizan a nivel de su conveniencia e interés. En cambio, el financiero se lleva a cabo desde la óptica del puente como empresa, es decir de la rentabilidad de la inversión del particular. Los beneficios que se computan a nivel económico y social no tienen por qué ser iguales y se manejan con números diferentes a los netamente financieros. Se llaman precios de cuenta --en nuestro país hay un estudio al respecto-- donde se eliminan impuestos y se mide, de alguna manera, el incremento del producto y la conveniencia económica, social y ambiental del estudio. Por el contrario, el análisis financiero se refiere a la rentabilidad de las colocaciones directas.

Por otra parte, estudiamos los convenios contractuales con el concesionario y los acuerdos internacionales. En esta materia debemos señalar que los acuerdos internacionales pasan por la confección de un Tratado que debe ser aprobado por ambos Parlamentos. A diferencia de los que se suscriben habitualmente, aquí hay un componente muy importante, que es la figura del concesionario. A nivel parlamentario va a ser muy importante la consideración del Tratado, porque se deben establecer reglas de juego a efectos de que el proyecto sea rentable para los países pero, al mismo tiempo, para un inversor privado. Es fundamental que quien realiza la inversión tenga la seguridad de recibir la retribución adecuada, evitando los riesgos denominados soberanos si los países, por cualquier circunstancia, deciden cancelar la concesión. A modo de ejemplo, podemos decir que el túnel que se construyó en el Canal de la Mancha --que es una inversión diez veces mayor que ésta-- tiene un período de concesión de 55 años. No sé si esto es lo que va a ocurrir con el Puente Colonia-Buenos Aires, pero sin duda, la relación entre ambos países y el concesionario va a ser de algunas decenas de años. Por lo tanto, no debemos eliminar la posibilidad de que en determinado momento los países, de común acuerdo, decidan cuáles son las reglas de juego a seguir para que no ocurra lo mismo que en el caso de Salto Grande, donde Argentina quiere vender pero Uruguay no, a efectos de que el concesionario no pierda su dinero. Por lo tanto, debe establecerse un tribunal arbitral internacional que pueda fijar una retribución adecuada para el concesionario, intervenir en la dilucidación de controversias o de la legislación aplicable. Tiene que existir una legislación "ad hoc" que cubra los requerimientos de aquel para que no se



llegue al caso de que una discusión a nivel jurisdiccional deba pasar por los tribunales del Uruguay y de la Argentina, donde se puede resolver de forma contraria. Por lo tanto, es muy importante la fijación de las relaciones con el concesionario.

A este respecto hemos conversado con el Ministerio de Relaciones Exteriores y se dispuso que una persona especificamente dedicada al tema del Tratado y dos técnicos de la Cartera, estén trabajando junto con la Comisión y la consultora.

Las conclusiones del estudio de la primera fase recomiendan que se continúen los trabajos, dada la factibilidad técnica, económica y ambiental obtenida, y la posibilidad de recibir financiamiento por parte del sector privado. Entre los resultados de la primera fase, se consideró un rango de peaje que va desde cero, donde se maximizan los intereses económicos de los Estados, hasta 115 por automóvil y por sentido, donde se maximizan los ingresos del concesionario. Se debe buscar el equilibrio que está esquematizado en la gráfica que estamos observando. Como dijimos, el proyecto debe ser económico, social y ambientalmente rentable, pero también debe serlo desde el punto de vista financiero. A la izquierda de la gráfica están computados los beneficios de los Estados con un mínimo y un máximo. ¿Por qué el beneficio de los países es máximo con el peaje 0? Ello se debe a que existiría un mayor incremento de tráfico; cuanto menor es el peaje, más automóviles van a circular y mayor va a ser la carga, por lo que indirectamente van a aumentar los beneficios. En cambio, el mayor beneficio del concesionario se produce con el máximo valor del peaje. Este valor máximo, para un vehículo con tres o cuatro personas, debe estar algo por debajo del costo de traslado actual entre Montevideo y Buenos Aires. Por lo tanto, se debe encontrar un punto intermedio y, aunque todavía no está definido, quizás éste sea el procedimiento licitatorio. Al respecto debemos decir que el mismo va a ser lo más transparente posible, de manera que todos los licitantes tengan perfecto conocimiento de qué se trata y los países computen sus beneficios sin que éstos sean tantos que imposibiliten la realización de la obra. Probablemente el mecanismo licitatorio tenga como único factor de definición el valor del peaje, de manera que se puedan firmar los contratos con anterioridad. Es decir, si se precalifica y se presentan los sobres con un único precio de peaje, en el momento de abrirlos se podrá saber quién gana, que será el que tenga el mínimo valor. Además, ya en los contratos se puede establecer la condición de que el que tenga el menor

precio, va a ser el contratista. Así, se evita todo tipo de interpretación o puntaje que puedan ser heterogéneos. Eso todavía no está definido, pero es factible que este procedimiento sea el más simple y transparente.

Como ya habíamos visto, hoy día están estudiadas las Trazas A, que es la de Punta Lara; la B, de Avellaneda a Quilmes; la C, de General Paz; y D1 y D2, que figuran sobre el Delta. Para cuatro sendas, es decir, dos de ida y dos de vuelta, el costo de las obras se ubica entre U$S 1.018:000.000 y U$S 1.363:000.000. Este estudio está basado en un análisis de la consultora; nuestros costos son un poco más económicos.

En definitiva éste no va a ser un elemento de licitación; sí lo será el precio del peaje. También se podría fijar una plantilla de peaje, por ejemplo, para autos de pasajeros, para camiones de dos, de tres y de cuatro ejes. Luego de establecida esta plantilla se fija un valor para cada ítem al que luego se le aplicará el factor multiplicador. Otra fórmula podría consistir en el número de años de concesión, dejando un precio de peaje fijo. Quiere decir que el valor de la obra se calcula simplemente para tener en cuenta los impactos económicos sobre la región y sobre el país.

Por otra parte, debemos considerar el volumen de tránsito en un escenario económico para la Traza A, que va a Punta Lara. En realidad, se toman en cuenta los valores de tránsito medio diario anualizados, o sea, el total del tránsito que circula en un año y que dividido por 365 días, nos da lo que llamamos TMDA. Quiero aclarar que estoy hablando de escenarios económicos medios para el año 2000.

También hay que tener en cuenta el volumen de tráfico derivado y de tráfico generado. El primero es el que hoy existe y que se derivaría al Puente y el segundo es el que no existe y se generaría por medio de esta facilidad. Por ejemplo, en mi caso particular, viajo con mi esposa dos o tres veces por año porque mi suegra vive en Buenos Aires. Si estuviera el Puente, iríamos seis o siete veces por año, puesto que se va a liberar el bloqueo del río que existe actualmente. Entonces, esos dos o tres viajes que hago al año probablemente deriven al Puente, pero además se van a generar tres o cuatro más en los que también se llevarán a cabo por la misma vía. En total, para un peaje 0 calculamos unos 10.000 vehículos diarios y para un peaje de U$S 15, [illegible] vehículos diarios.



¿Qué es la tasa interna de retorno? Son los intereses que se obtienen de las colocaciones. Por ejemplo, si tengo U$S 100 en un Banco y al año éste me devuelve U$S 110, la tasa interna de retorno es del 10%. Calculando las tasas de retorno económicas --que son reales y efectivas-- tenemos que para un peaje 0 el beneficio económico para los países involucrados oscila entre el 16% y el 28%. No se pueden hacer los estudios para un sólo caso, sino que se analizan escenarios económicos diferenciales, así como sus tasas de interés y valores de peaje, que pueden ser moderados, medios o económicos.

En cuanto a los resultados financieros para los distintos valores de escenario, estos oscilan entre el 19% y el 42% para peajes entre U$S 60 y U$S 115. Según la firma financiera que participa en este estudio, el proyecto tiene que competir en el mercado internacional de financiamientos, para lo cual la empresa Bear & Stearns sugiere que las tasas de rentabilidad sean superiores al 18,5% en los èscenarios planteados.

¿Cómo se financia este proyecto? El esquema de financiamiento que se plantea incluye un 30% de capital propio ý un 70% de endeudamiento. Ahora bien, ¿de dónde viene la fuente de financiamiento? Hay que dividir el proyecto en etapas, una de las cuales es la de construcción, donde se corre un riesgo muy importante que consiste en que surja algún inconveniente y, por lo tanto, no se pueda culminar la construcción. Esto sería un desastre para los inversores, puesto que no es lo mismo que construir una carretera, donde cada tramo que se va terminando se puede ir utilizando. Por otro lado también está la etapa de operación, que no tiene tanto riesgo. En la primera etapa se manejan créditos comerciales aparte del capital propio y en la segunda intervienen las agencias de crédito para exportación, como ser la Corporación Financiera Internacional --un organismo del Banco Mundial que financia proyectos privados-- el Banco Mundial, el BID o el Mercado de Capitales. Actualmente, por iniciativa de su Presidente, el contador Iglesias, el BID tiene una línea de crédito para el sector privado, sin garantía de los Estados, pero que está limitada a U$S 75:000.000 por proyecto.

El proceso de construcción de esta obra pasa por lo que llamamos identificación de los riesgos, que pueden ser comerciales, económicos, políticos e institucionales, y hay que establecer [illegible] necesarias para que el concesionario no [illegible] riesgos más allá de [illegible]os vinculados con la [illegible]

En materia [illegible]

binacional que establezca el alcance del contrato de concesión y garantice el marco normativo para el concesionario y para los países comitentes.

¿Cuáles son las pautas para la licitación? El puente debe ser licitado por el régimen de concesiones de obras públicas con capital privado de riesgo, lo que llamamos COT o BOT, que significa construir, operar y transferir a los Estados. Por otra parte, se trata de que los Gobiernos otorguen seguridad institucional para brindar las máximas garantías a la participación del capital privado que posibiliten el mejor manejo de la concesión. Ambos países negociarán un tratado que dará a la Comisión Binacional un "status" legal independiente y poderes suficientes como para llevar a cabo su propósito. Los oferentes tratarán directamente con la Comisión Binacional o con el organismo que se cree como entidad autónoma y administradora del acuerdo de concesión.

A continuación, me voy a referir a las instancias que quedan por recorrer. El mes pasado se culminó la Fase I, que está sintetizada en este documento, donde se ha tratado de volcar una lectura sencilla de la misma.

Luego vendría la consideración y el proceso de aprobación del Tratado, en el que participan prioritariamente los integrantes de esta Comisión. Esperamos que en los próximos cinco o seis meses podamos poner a consideración del Parlamento el Tratado que contemple estas inquietudes. Posteriormente, en setiembre u octubre, se debería plantear el llamado a precalificación o a determinación de los grupos interesados para poder establecer otro instrumento en este proceso de concesiones, que es lo que llamamos el Data Room.

M El "data room" es un instrumento mediante el que se pone a disposición de los eventuales interesados toda la información que se ha ido recopilando así como los estudios que han sido realizados, a fin de que se encuentren en igualdad de condiciones y puedan efectuar proposiciones y ajustes sobre la documentación, los pliegos, los acuerdos y los acuerdos de concesión. De esta forma, todas las situaciones serán vistas en forma anticipada, para que cuando se llegue, como dijimos, al llamado a licitación, se pueda seleccionar la oferta con un sólo número. Esto será así en función de que, previamente, todas las cosas han sido discutidas, ajustadas y transferidas, lo que evitará las posibilidades de reclamo. De todas maneras, si aún implementando este proceso transparente existe alguien que se siente con derecho a efectuar reclamos, se fijará una cantidad importante como garantía, que el reclamante estará

obligado a abonar. En el caso de que el pedido sea rechazado, la perderá. Ello es posible siempre y cuando haya habido una interacción muy acentuada entre los potenciales interesados y la autoridad que representa a los dos países.

En pocas palabras, ese es el procedimiento de "data room", que pensamos que puede ser perfectamente aplicado a este proceso. El mismo ya ha sido utilizado en muchos ejemplos de privatización en el mundo.

A continuación, pasamos a la Fase II, que también ha sido financiada por el Banco Mundial. El contrato ya ha sido ajustado y se recomendó pasar a esta Fase, aspecto que debe encarar la Consultora.

La Fase II consiste en todo lo que tiene que ver, fundamentalmente, con la institucionalidad, es decir, la recomendación del Tratado, de la autoridad que debe crearse, de los pliegos de condiciones y del acuerdo de concesión, así como toda la documentación necesaria para procesar todo esto hasta el final. Asimismo, comprende la profundización muy factible en el sentido de que las trazas estén mucho más definidas en instancias que se aproximan. Por ello, se deberá hacer hincapié en los estudios de tránsito y ambientales binacionales relacionados con el proyecto.

Días pasados se publicó en la prensa que se va a producir en agosto una reunión de Presidentes, donde se llegaría a una definición política en este nivel. Se trata de una condición necesaria pero no suficiente, porque, lógicamente, esta iniciativa debe ser aprobada por la vía parlamentaria de los dos países. No obstante, una declaración presidencial puede ser muy importante para exponer el proyecto ante el escenario, demostrando un interés efectivo de parte de los dos estados que llevarán adelante esta obra.

Se piensa que en marzo culminará el estudio de factibilidad, o sea la Fase II, habiéndose elaborado los Tratados y documentos institucionales respectivos. Para ese entonces, se tendrá el resultado de precalificación y en junio se podrá llamar a licitación. Luego, en noviembre, podrían ser presentadas las ofertas. Obviamente, estamos frente a un cronograma tentativo que podrá ser ajustado en función de los hechos supervinientes. Creemos que si todo transcurre en forma normal --aclaramos que no estamos afirmando que la decisión de construir el puente ya esté tomada-- el proyecto tendrá andamiento.

Hay elementos políticos que demuestran que el camino

Oestá siendo seguido y es necesario cumplir instancias que podrían hacer fracasar la iniciativa, ya que es menester la decisión política a todo nivel, pero también la existencia de inversores que, en definitiva, pongan los recursos para realizar las obras.

Antes de finalizar esta parte de mi exposición, deseo señalar que estamos frente a un proyecto de integración y de desarrollo regional que, de alguna manera, no sólo vincula la ciudad de Buenos Aires con la de Colonia, sino a la primera con todo nuestro país. Asimismo, provoca una serie de impactos, por lo que no es posible llevarlo adelante si no se toman algunas medidas en forma concomitante con distintas decisiones. Como sabemos, algunos aspectos tienen urgencia y otros no; la construcción del puente demora entre tres y cuatro años, razón por la cual hay tiempo para llevar a cabo algunos procedimientos pero no para otros.

Entonces, dentro de esa línea de razonamiento y a partir de la incorporación del doctor Gorosito --quien también forma parte de la Comisión Nacional-- a la Dirección de Ordenamiento Territorial, se han tomado a nivel del Ministerio de Vivienda, Ordenamiento Territorial y Medio Ambiente y del de Transporte y Obras Públicas algunas medidas que me parece interesante sean expuestaws por el doctor Gorosito, en su carácter de miembro de la Comisión, pero también de Director de Ordenamiento Territorial. Sería importante que comente las decisiones que han sido adoptadas y los enfoques realizados que, justamente, se ubican dentro de las recomendaciones que hicimos a nivel del estudio de impacto.



SEÑOR GOROSITO.- Señor Presidente: tal como acaba de manifestar el señor Serrato, obviamente, por las propias implicancias y efectos que tiene este proyecto, se trata de una iniciativa estructuradora del territorio nacional. En la medida en que estamos frente a un "proyecto país" o de desarrollo nacional --como bien decía el señor Serrato-- es preciso establecer los mecanismos que transfieran globalmente hacia el país los efectos de esta importantísima iniciativa. No estamos ante una idea específicamente sectorial, sino ante un proyecto de desarrollo nacional. En función de ello, se ha comenzado un trabajo de identificación de aquellas acciones que deben enmarcar la gestión regional de la construcción del puente. En ese sentido, hemos comenzado a cumplir tareas en un entendimiento tripartito otorgando en ese contexto un rol fundamental al actor territorial básico, teniendo en cuenta los efectos más inmediatos del puente; me refiero al Gobierno Municipal de Colonia. Hemos trabajado en

este objetivo, reitero, considerando los efectos más inmediatos porque, a su vez, el tema del puente así como otra serie de proyectos de infraestructura que el país tiene vigente, están relacionados con la política nacional de ordenamiento territorial. Por lo tanto, están vinculados con otras iniciativas que la Dirección Nacional de Ordenamiento Territorial y el Ministerio tienen en curso. Al respecto, me refiero, por ejemplo, a la Ley Nacional de Ordenamiento Territorial, que esperamos poder remitir al Parlamento, explicitando una política nacional en esta materia.

No obstante, yendo más directamente a las medidas que refería el ingeniero Serrato en relación con sus efectos más directos sobre el territorio de Colonia, debo señalar que hemos estado trabajando en cuatro niveles.

El primer nivel tiene que ver con un Programa de Ordenamiento Territorial para el departamento de Colonia. Este trabajo resume emprendimientos, que se han venido realizando en los últimos tres o cuatro años en base a documentos técnicos que inicialmente se generaron en la Comisión Nacional del Puente Buenos Aires-Colonia en oportunidad de trabajarse en el ya mencionado estudio de impacto. Esta labor permitió que una serie de técnicos dentro de la Dirección Nacional de Ordenamiento Territorial, avanzara en los contenidos específicos para elaborar un Programa Departamental de Ordenamiento Territorial.

M Es decir, si se precalifica y se presentan los sobres con un único precio de peaje, en el momento de abrirlos se podrá saber quién gana, que será el que tenga el mínimo valor. Además, ya en los contratos se puede establecer la condición de que el que tenga el menor precio, va a ser el contratista. Así, se evita todod tipo de interpretación o puntaje que puedan ser hetereogéneos. Eso todavía no está definido, pero es factible que este procedimiento sea el más simple y transparante.

Como ya habiamos visto, hoy día están estudiadas las Trazas A, que es la de Punta Lara; la B, de Avellaneda a Quilmes; la C, de General Paz; y D1 y D2, que figuran sobre el Delta. Para cuatro sendas, es decir, dos de ida y dos de vuelta, el costo de las obras se ubica entre U$S 1.018.000.000 y U$S 1.363.000.000. Este estudio está basado en un análisis de la consultora; nuestros costos son un poco mas económicos.

En definitiva éste no va a ser un elemento de licitacion; si lo será el precio del peaje. Tambien se podría



fijar una plantilla de peaje, por ejemplo, para autos de pasajeros, para camiones de dos, de tres y de cuatro ejes. Luego de establecida esta plantilla se fija un valor para cada ítem al que luego se le aplicará el factor multiplicador. Otra fórmula podría consistir en el número de años de concesión, dejando un precio de peaje fijo. Quiere decir que el valor de la obra se calcula simplemente para tener en cuenta los impactos económicos sobre la región y sobre el país.

Por otra parte, debemos considerar el volumen de tránsito en un escenario económico para la Traza A, que va a Punta Lara. En realidad, se toman en cuenta los valores de tránsito medio diario anualizados, o sea, el total del tránsito que circula en un año y que dividido por 365 días, nos da lo que llamamos TMDA. Quiero aclarar que estoy hablando de escenarios económicos medios para el año 2000.

También hay que tener en cuenta el volumen de tráfico derivado y de tráfico generado. El primero es el que hoy existe y que se derivaría al Puente y el segundo es el que no existe y se generaría por medio de esta facilidad. Por ejemplo, en mi caso particular, viajo con mi esposa dos o tres veces por año porque mi suegra vive en Buenos Aires. Si estuviera el Puente, iríamos seis o siete veces por año, puesto que se va a liberar el bloqueo del río que existe actualmente. Entonces, esos dos o tres viajes que hago al año probablemente deriven al Puente, pero además se van a generar tres o cuatro más en los que también se llevarán a cabo por la misma vía. En total, para un peaje 0 calculamos unos 10.000 vehículos diarios y para un peaje de U$S 115, 4.000 vehículos diarios.

¿Qué es la tasa interna de retorno? Son los intereses que se obtienen de las colocaciones. Por ejemplo, si tengo U$S 100 en un Banco y al año éste me devuelve U$S 110, la tasa interna de retorno es del 10%. Calculando las tasas de retorno económicas --que son reales y efectivas-- tenemos que para un peaje 0 el beneficio economico para los países involucrados oscila entre el 16% y el 28%. No se pueden hacer los estudios para un sólo caso, sino que se analizan escenarios económicos diferenciales, así como sus tasas de interés y valores de peaje, que pueden ser moderados medios o económicos.

En cuanto a los resultados financieros para los distintos valores de escenario, estos oscilan entre el [illegible] y el 42% para peajes entre U$S 60 y U$S 115. Según la [illegible] financiera que participa en este est[illegible] el proyecto [illegible]



que competir en el mercado internacional de financiamientos, para lo cual la empresa Bear & Stearns sugiere que las tasas de rentabilidad sean superiores al 18,5% en los escenarios planteados.

¿Cómo se financia este proyecto? El esquema de financiamiento que se plantea incluye un 30% de capital propio y un 70% de endeudamiento. Ahora bien, ¿de dónde viene la fuente de financiamiento? Hay que dividir el proyecto en etapas, una de las cuales es la de construcción, donde se corre un riesgo muy importante que consiste en que surja algún inconveniente y, por lo tanto, no se pueda culminar la construcción. Esto sería un desastre para los inversores, puesto que no es lo mismo que construir una carretera, donde cada tramo que se va terminando se puede ir utilizando. Por otro lado también está la etapa de operación, que no tiene tanto riesgo. En la primera etapa se manejan créditos comerciales aparte del capital propio y en la segunda intervienen las agencias de crédito para exportación, como ser la Corporación Financiera Internacional --un organismo del Banco Mundial que financia proyectos privados-- el Banco Mundial, el BID o el Mercado de Capitales. Actualmente, por iniciativa de su Presidente, el contador Iglesias, el BID tiene una línea de crédito para el sector privado, sin garantía de los Estados, pero que está limitada a U$S 75:000.000 por proyecto.

El proceso de construcción de esta obra pasa por lo que llamamos identificación de los riesgos, que pueden ser comerciales, económicos, políticos e institucionales, y hay que establecer condiciones necesarias para que el concesionario no asuma otros riesgos más allá de los vinculados con la explotación comercial del proyecto.

En materia institucional se firmará un tratado binacional que establezca el alcance del contrato de concesión y garantice el marco normativo para el concesionario y para los países comitentes.

¿Cuáles son las pautas para la licitación? El puente debe ser licitado por el régimen de concesiones de obras públicas con capital privado de riesgo, lo que llamamos COT o BOT, que significa construir, operar y transferir a los Estados. Por otra parte, se trata de que los Gobiernos otorguen seguridad institucional para brindar las máximas garantías a la participación del capital privado que posibiliten el mejor manejo de la concesión. Ambos países negociarán un tratado que dará a la Comisión Binacional un "status" legal independiente y poderes suficientes como para

llevar a cabo su propósito. Los oferentes tratarán directamente con la Comisión Binacional o con el organismo que se cree como entidad autónoma y administradora del acuerdo de concesión.

A continuación, me voy a referir a las instancias que quedan por recorrer. El mes pasado se culminó la Fase I, que está sintetizada en este documento, donde se ha tratado de volcar una lectura sencilla de la misma.

Luego vendría la consideración y el proceso de aprobación del Tratado, en el que participan prioritariamente los integrantes de esta Comisión. Esperamos que en los próximos cinco o seis meses podamos poner a consideración del Parlamento el Tratado que contemple estas inquietudes. Posteriormente, en setiembre u octubre, se debería plantear el llamado a precalificación o a determinación de los grupos interesados para poder establecer otro instrumento en este proceso de concesiones, que es lo que llamamos el Data Room. El Programa de Ordenamiento Territorial del departamento de Colonia tiene una expresión gráfica y articulada en un documento que se entregó al ex Intendente Gayol el año pasado. Obviamente, ante el cambio de titular de la Intendencia Municipal y frente a la nueva realidad política departamental, se volvió a presentar dicho documento al actual Intendente, doctor Moreira, quien ha mantenido una sucesión de reuniones con el ingeniero Serrato, con los técnicos de la Comisión y de mi Dirección y con quien habla. Hago esta referencia porque, como los señores Senadores podrán observar, hemos estado trabajando de consuno, no solamente los técnicos, sino también los responsables políticos que estamos directamente involucrados en el tema.

Esa exposición del Programa de Ordenamiento Departamental de Colonia concluyó con la aceptación de las ideas-fuerza --es decir, las políticas que el Programa contiene-- por parte del Intendente Moreira, con el propósito de llevar adelante la consagración del Programa mencionado a través de un proceso participativo que va a incluir las siguientes etapas. La primera de ellas es la que estamos cumpliendo en este momento y ha significado la remisión del proyecto a un equipo de abogados que revisará la redacción que, a mi juicio --lo digo con todo respeto-- está demasiado influida por una presencia muy fuerte de arquitectos. En tal sentido se está procurando una cierta [illegible] del texto, a los efectos de ponerlo en condiciones para su eventual envio a los Cuerpos Legislativos [illegible]

En una segunda etapa, es decir, una vez [illegible]



hayan concluido esta etapa, el Programa se pondrá de manifiesto en todas las Juntas Locales del departamento de Colonia, para que todo ciudadano que desee pueda informarse de su contenido y presentar las observaciones que considere pertinentes.

La tercera fase de este proceso será la realización de tres asambleas públicas --seguramente, respetando las regiones que tiene el departamento de Colonia-- a los efectos de que en audiencias públicas --donde procuraremos que haya la mayor proximidad posible entre el "decisor" político y la ciudadanía-- la comunidad pueda debatir los contenidos que interesen del Programa Departamental de Ordenamiento Territorial. Los señores Senadores comprenderán que un programa de este tipo conlleva una cierta idea del futuro del territorio departamental, en función del concepto de desarrollo que sustenta esa propuesta. Ello implica una distribución espacial de las distintas acciones o actividades, una configuración de los usos posibles del territorio y un respeto por todos los números que estuvimos observando en las proyecciones que presentó la Comisión, los que a su vez significan trabajos de fortalecimiento y de proyección de los mismos. Es importante aclarar que este Programa no solamente está en función de los impactos del puente; ya está hecho, se construya o no el puente. Concretamente, se trata de un Programa de Ordenamiento Territorial del departamento de Colonia y aquí es donde estamos experimentando una de las grandes ventajas que tiene la discusión de estos proyectos en nuestra vida colectiva, que es la de provocar en sí mismas una serie de decisiones, más allá, inclusive, de la eventualidad de la realización en sí de la obra física.

Podemos decir, entonces, que este Programa de Ordenamiento Territorial se encuentra en esta etapa de gestión. Además, reitero que por las conversaciones permanentes que tenemos con el Intendente Moreira, estamos en condiciones de anunciar cuál es el propósito político de gestión en un marco participativo de dicho Programa para el departamento de Colonia.

El ingeniero Serrato se ha referido al segundo nivel, que es el denominado "nivel de la micro región de Colonia" --aquí no se refiere al departamento en su conjunto-- que es un arco de unos [illegible] kilómetros, tomando como [illegible] la ciudad capital del departamento. Allí, por [illegible] generado [illegible] entre la Intendencia [illegible] Colonia y el [illegible] ienda. [illegible] y Medio Ambiente, se [illegible]



deberá trabajar en una propuesta de ordenamiento que profundice las directrices del programa departamental, pero especificamente constreñidos a esa zona en la que se supone están los impactos más directos.

Por otro lado, en un tercer nivel, estamos trabajando en lo que denominamos "plan de medidas estratégicas para el impacto del puente o del ordenamiento urbano de la ciudad de Colonia del Sacramento". Este último proyecto se está gestionando en una Comisión tripartita que conforman delegados de la Comisión Nacional del puente, de la Dirección Nacional de Ordenamiento Territorial y de la Intendencia Municipal de Colonia. Allí se han identificado algunas medidas básicas, que pasaremos a enumerar. En primer lugar, se ha hecho un relevamiento de las disposiciones normativas que rigen el desarrollo urbano de la ciudad de Colonia en materia de edificación y demás, a los efectos de priorizar y de fortalecer los contenidos paisajísticos, así como los de protección histórica y de patrimonio que esas ordenanzas y disposiciones prevén actualmente. Obviamente, no hay por qué decir que toda acción en Colonia impacta la memoria, la historia --porque, tal vez, esa es la principal característica de la ciudad en la región-- pero cuando este departamento cumpla seiscientos años --actualmente tiene trescientos-- seguramente se estará juzgando con determinado criterio lo que se haga, midiendo así el aprecio que tuvo nuestra generación por esos valores históricos. Por ello, se está procurando, antes que nada, el reforzamiento de esos valores paisajísticos e históricos en las ordenanzas vigentes.

En segundo término, se trata de identificar las medidas más urgentes para el desarrollo de la zona sureste de la ciudad de Colonia. Allí tenemos el predio de AFE, el puerto y este último enfrentado a la eventual expansión de un plan maestro para su desarrollo futuro. Es evidente que estas medidas tienen que tomarse en función de asumir a Colonia como una entidad en la cual los diferentes organismos no pueden actuar en forma descoordinada, sino en base a una normativa que preserve los valores mencionados.

En tercer lugar, cabe recordar que el señor Intendente Municipal de Colonia, doctor Moreira, concurrió hace unos días a una Comisión --no sé si del Senado o de la Cámara de Representantes-- porque allí se está debatiendo una propuesta de transferencia del predio de AFE a la Intendencia Municipal de Colonia. En dicha oportunidad él se refirió a los trabajos que tenemos al momento, los que, fundamentalmente, se orientan a pensar en un desarrollo de esa zona en función de



los criterios generales que estamos manejando.

En cuarto término, en cuanto al problema estratégico y al plan de acción inmediato, esta medida tiene que ver con la delimitación de la cuenca del arroyo La Caballada, a los efectos de determinar allí una cuenca de protección ecológica y para que los desarrollos urbanos futuros de la zona preserven esa calidad de cuenca atendiendo su protección natural.

En quinto lugar, la medida a tomarse está relacionada con el futuro entronque de la Ruta 1 con la ciudad de Colonia, en el que hay ciertos valores que deben ser preservados y donde hay que mejorar todo lo que tiene que ver con la futura relación del entronque de la doble vía de la Ruta 1 futura más ese sistema de interconexión de las Rutas 1 y 21, que también debe ser solucionado.

Otro de los problemas estratégicos está vinculado a algunos asentamientos irregulares que existen actualmente en los predios que tiene AFE; inclusive, habrá que analizar lo que se hará luego del levantamiento de las vías, así como pensar una solución para la utilización de esas porciones de territorio, seguramente con algún otro uso infraestructural.

Otro problema básico importante a enfrentar es el del saneamiento de la ciudad de Colonia, ya que sólo el 17% de ella cuenta con él.

Por otro lado, hay que tener presente el tema ambiental, que también debe ser considerado en el contexto de todas estas medidas.

El último nivel en el que estamos trabajando no se refiere, estrictamente, al vínculo con la Intendencia Municipal de Colonia, sino al manejo y a la identificación de algunos instrumentos de gestión financiero - territorial que se requerirán en función de la concreción de la obra. Es bueno que en este caso aprovechemos esta oportunidad para que el Estado tenga una doctrina respecto de estos temas tan importantes. A los efectos de enfocar el análisis de dichos instrumentos hemos efectuado consultas a la Facultad de Derecho en los siguientes puntos que voy a detallar brevemente.

El ingeniero Serrato hacía referencia a que uno de los primeros impactos que provocaría el puente [illegible] en fase de proyecto --y yo diría, en fase de idea, ya son problemas vigentes-- se vincula con el tema de [illegible]

inmobiliaria. Al respecto, es preciso que existan ciertos marcos claros de posibilidades de intervención en esa materia.

En tal sentido, se han realizado algunas consultas con referencia a las posibilidades que el ordenamiento vigente da para la utilización de algunos instrumentos que en otros países --como, por ejemplo, Francia y España-- se están usando, mediante la creación de entidades reguladoras a través de la adquisición de tierras, posible enajenación o inclusión en proyectos de desarrollo urbanístico, etcétera.

Asimismo, se ha consultado a la Facultad de Derecho respecto a los posibles mecanismos para llevar adelante expropiaciones, no ya para el desarrollo de la obra binacional en sí, sino para proyectos complementarios que ella puede implicar.

Obviamente, el hecho de que tengamos una opinión de esa Casa de Estudios en función de todos estos instrumentos de ordenamiento territorial, se derivan de que el país carece de una legislación de fondo en esta materia y, por tanto, estamos trabajando en ese sentido.

En síntesis, estas son las áreas en las que estamos previendo las medidas --reitero-- de programa de ordenamiento territorial para el departamento de Colonia, un programa de desarrollo y ordenamiento territorial de la micro región de Colonia, un plan estratégico o de acción para el enfrentamiento de los problemas estratégicos del desarrollo y de los impactos sobre esa ciudad y, finalmente, un relevamiento y definición de instrumentos de ordenamiento territorial a los efectos de su eventual utilización en el contexto de las negociaciones por la obra.

SEÑOR PRESIDENTE.- Mi inquietud se vincula con el proceso licitatorio, ya que los avances --de acuerdo con lo que se ha expresado-- hacen que el entorno de la obra ocurra de la misma manera en cualquiera de las cinco vías que están tratadas, y que indudablemente va a quedar a lo que diga el futuro concesionario.

Creo que no hay una predisposición en [illegible] que el país o el esfuerzo binacional [illegible] previamente, o tener ciertas [illegible] de [illegible] a los países en [illegible] situación.

De las [illegible] por cualquiera de [illegible]

prácticamente es el mismo. No hubo ninguna mención respecto a una posible ubicación que podría ser más beneficiosa para el entorno de los países.

Concretamente, esa es mi consulta.

SEÑOR SERRATO.- Las cinco trazas de cabecera de la obra binacional son bastante diferentes del lado argentino, porque una cosa es el Delta y otra La Plata, Buenos Aires o Avellaneda.

Sin embargo, en el lado uruguayo son dos opciones, consideradas globalmente. Una de ellas, refiere a los alrededores de Colonia, pero lo suficiente lejos como para no afectar los valores que señalaba el doctor Gorosito, y que quien habla también hizo lo propio.

Por otro lado, tenemos que mencionar la opción del Delta. Quienes están trabajando en el proyecto, piensan que se trata de un proyecto argentino de desarrollo del Delta, que tiene un apéndice con un puente que cruza el Río Uruguay.

Cabe agregar que el proyecto traería problemas ecológicos importantes, porque está involucrado en una región en la que, prácticamente, no hay población y donde las inundaciones generan serias consecuencias. Se ha dicho que las inundaciones eran milenarias, aunque en los últimos 10 ó 15 años se han producido sólo dos o tres veces. Precisamente, el señor Presidente de la Comisión lo ha de saber por ser vecino de esa zona.

De modo que la solución del Delta pasa por otros andariveles, es decir, por una definición argentina de una ruta interinsular, y paralelamente, el proyecto del Puente Colonia-Buenos Aires.

En el territorio uruguayo, el puente ingresaría por la vía del Delta que, en realidad, no la visualizamos por esos problemas y, fundamentalmente, porque los inversores son muy temerosos con los temas ambientales. En ese sentido, se pueden ver los ejemplos que existen en todo el mundo.

Por lo tanto, consideramos que hay una sola opción que es la de la cercanía de Colonia.

Además, debemos tener en cuenta que el Uruguay no puede elegir una cabecera y la Argentina [illegible] contacto, porque sería un absurdo que, [illegible] conectara La Plata con el Delta. De manera [illegible]



estar interrelacionadas.

Entre las soluciones que se manejan, y si eliminamos la opción del Delta, en la Argentina quedarían la de La Plata o la de Avellaneda, porque la solución de General Paz es muy costosa.

Debo agregar que la condición necesaria de que la salida que se adopte sea beneficiosa para los países no es suficiente, sino que también resulte interesante para los inversores.

Por supuesto que quienes finalmente van a definir las cabeceras en forma soberana serán los Gobiernos; pero, de alguna manera, mediante un acuerdo, porque no se pueden elegir cabeceras separadas. Precisamente, en ese proceso se está trabajando, junto con las autoridades del departamento de Colonia en el plan que señalaba el doctor Gorosito, destinado particularmente a la Colonia del Sacramento, en la búsqueda de soluciones técnicas que tengan en cuenta la obtención de ciertos beneficios para el país.

Obviamente, el beneficio tiene que ser para el país, pero, también, para el departamento de Colonia y en especial para su capital. Para ello, debe tenerse en cuenta la opinión de las autoridades de Colonia que, por otra parte, son sus representantes. Digo esto porque si a nivel macro se puede considerar que el puente se definirá globalmente por el país, su introducción en el territorio nacional va a ser una definición micro en la que participen las autoridades departamentales.

En realidad, estoy expresando lo que entendemos conveniente y lo que estamos tratando de lograr, pero tengan la seguridad de que, en definitiva, no puede plantearse una solución que no sea beneficiosa para los dos países. Por este motivo, debemos establecer algunas concordancias que, de pronto, implican ceder en ciertos aspectos, con el fin de obtener, por ejemplo, que una cabecera de la Argentina se conecte con una uruguaya. Insisto, en que esto será decidido en forma soberana por los dos países, aunque también es necesario tener en cuenta la intervención de los capitales privados.

SEÑOR GARGANO.- Al contrario de lo [illegible] hacer una pregunta [illegible] el impacto [illegible] parece que este [illegible] a considerar [illegible] otros [illegible]ios.

[illegible]



porque, obviamente, esto requerirá un acuerdo internacional con la Argentina a los efectos de realizar la obra, los señores Senadores deberemos considerar, en primer lugar, si es necesario desarrollar una obra de esta envergadura en las condiciones actuales y en el marco de las posibilidades económico-financieras del país. Deberemos analizar, también, qué beneficios traería a la economía nacional su implantación.

Planteo este tema con mucha franqueza porque, personalmente, hace ocho años que he conversado con personalidades del mundo europeo que se han interesado en el desarrollo de esta obra y sus posibilidades de realización.

Considero que lo primero que hay que decidir es si este país, que tiene un endeudamiento de tal magnitud, debe desarrollar esta obra porque, al parecer, aparejaría determinados beneficios. En ese sentido, hemos oído hablar acerca del tema de la canalización del tránsito por esta vía entre San Pablo o Porto Alegre utilizando Colonia y Buenos Aires, como forma de estructurar ese eje vial del que tanto se habla o, en su defecto, seguir utilizando los actuales canales de desplazamiento del transporte terrestre ubicados en Uruguayana, Salto, Paysandú y Fray Bentos.

Concretamente, me interesaría saber si efectivamente estos temas se han estudiado porque, más allá de lo extraordinariamente importante que puede ser esta obra desde el punto de vista del impacto ambiental y del ordenamiento territorial que haya que realizar, se va a generar una movilización de recursos económicos que va a dar lugar a que durante cuatro o cinco años se realicen inversiones, aunque podemos decir que esto ya está sucediendo porque se han efectuado grandes gastos de dinero en los estudios de factibilidad. Me gustaría que se aclarara qué consecuencias económicas va a tener en el corto y mediano plazo la concreción de una obra de esta naturaleza. Asimismo, se debe estudiar si entre las prioridades del país figura algún otro emprendimiento además de éste.

Desde ya adelanto que entiendo --a los efectos de que se excluya de la consideración-- que en el caso de que esta obra se realice mediante un regimen de concesión, la inversión sustancial no la van a hacer los Estados pero, en realidad, este tema me interesa en forma secundaria, porque me parece relevante saber si existen otras obras que puedan realizarse por el mismo procedimiento y traigan más beneficios económicos para el país con menos [illegible]



negativas desde el punto de vista del impacto ambiental y del ordenamiento territorial.

SEÑOR SERRATO.- El estudio llamado "Del impacto socio económico y ambiental del puente Colonia-Buenos Aires" fue desarrollado en el período 1991 - 1993. Como integrantes de la Comisión del Puente Colonia-Buenos Aires, no nos corresponde analizar si hay recursos para otras obras; si existen, bienvenidos sean, y si los Estados no tienen que comprometer recursos para hacerlas, mejor aún.

En este momento, la Comisión que integramos se encuentra abocada a informar acerca de todo lo relacionado con este proyecto del Puente Colonia-Buenos Aires. En ese sentido, podemos decir que en el correr de los años 1991 y 1993 se elaboró un documento --del que luego enviaremos una copia-- de 180 páginas que sintetiza lo contenido en 1.100. Realmente, es muy sencillo de estudiar, ya que se puede entender simplemente leyendo las dos primeras y las tres últimas páginas.

En su realización participaron distintos organismos del Estado y se llevaron a cabo consultas con profesionales. Por ejemplo, en el año 1990 se hizo un estudio en UTE en el que se analizaba "La UTE frente al MERCOSUR" y la demanda que se produciría en el proceso de integración. Ese estudio se elaboró un trabajo con la participación del Instituto de Economía, a través de los economistas Porto y Barnechea y del ingeniero Miguez, quienes armaron una matriz en la que se reflejaba la relación insumo - producto. Precisamente, a esos técnicos recurrimos para determinar los impactos en el ámbito económico que produciría en primera instancia la construcción de la obra y luego, en un segundo momento, su operación, tomando en cuenta un universo de los años 2000 y 2015.

Concretamente, se concentró en el año 2000 la construcción de la obra y en el 2015 la evaluación de los impactos económicos y su repercusión en las políticas de empleo y en el incremento del Producto Bruto Interno y del comercio exterior.

Tal como dije antes, este documento se elaboró con la participación de técnicos del Instituto de Economía, tomando en cuenta elementos del estudio que hizo UTE en el año 1990. Allí pueden visualizarse algunos valores, por ejemplo, que reflejan en el ámbito económico un crecimiento adicional del Producto Bruto Interno del 1.4% respecto del promedio histórico que se manejó del 1,9%. Esto significa que para el año 2000 se produciría un incremento del Producto Bruto

Interno de U$S 423:000.000 y, en el año 2015, este crecimiento sería de U$S 4.059:000.000, lo que implicaría un crecimiento acumulativo anual adicional al histórico de 1,4%. El Producto Bruto Interno en Colonia crecería anualmente, un 3,1 % acumulativo. Por su parte, el empleo nacional aumentaría en una cifra de 9.076, para el año 2000, y para el 2015 de 23. 817, mientras que en Colonia ascendería a 29.155 para este mismo año. El índice de desempleo para el año 2015, bajaría a 2,1%; el sector primario crecería al 0,8% acumulativo anual y habría un desarrollo de la hortifruticultura y de la lechería. En el sector industrial se produciría un crecimiento acumulativo anual del 1,2% y en el sector terciario un 8,1% . Asimismo, para ese año se desarrollará el turismo, el comercio, restaurantes, hoteles, servicios vinculados con el transporte y el crecimiento del sector terciario de la economía de Colonia, dando lugar a un incremento de inversiones de U$S 513:000.000; en el comercio exterior las exportaciones alcanzarían una cifra de U$S 1.137:000.000 y las importaciones una cantidad de U$S 1.387:000.000. Además, ingresarían 12:000.000 de toneladas a través del transporte de carga; se produciría el desarrollo del puerto de Montevideo, con un flujo turístico de ingresos totales de 4:000.000 de personas, mientras que en Colonia sería de 1:581.000 turistas.

Más adelante, al analizar el ámbito social, se decía que crecía el número de alumnos y aumentaba la necesidad de asistencia sanitaria, porque habría un incremento de la población de riesgo en materia de salud y de pérdida de identidad.

Paralelamente, en la columna de las medidas --ya se han mencionado en el resumen-- se daban una serie de instancias que han sido tomadas por los Ministerios de Transporte y Obras Públicas y de Vivienda, Ordenamiento Territorial y Medio Ambiente --por el Director de esta última Cartera aquí presente-- como "leitmotiv" de su programa.

En cuanto a lo patrimonial, existía la amenaza del deterioro del patrimonio cultural, natural y paisajístico, por el desarrollo de las urbanizaciones y actividades. Por este motivo, se solicitaba un plan de ordenamiento territorial de la media luna, la promoción del turismo cultural y campañas de información y sensibilización, pues había riesgo de degradación de la totalidad de los medios naturales. Se proponía el establecimiento de un plan de ordenamiento para la media luna, un reforzamiento de la política de conservación y valorización de los lugares de interés natural y cultural, generando [illegible]



con técnicos retirados y con propuestas de reincentivos fiscales; la elaboración de un programa de protección ambiental con la participación del concesionario; la instrumentación del sistema de grandes obradores --al cual ya hice referencia-- para el asentamiento de la población trabajadora; el ajuste normativo y mayores controles ambientales; la creación de nuevos instrumentos para la protección ambiental; la creación de reservas y de zonas naturales protegidas, así como muchas otras ideas.

Con mucho gusto haré llegar al señor Senador la copia del documento. Cabe aclarar que nosotros no somos nada más que una Comisión que, de alguna manera, está asesorando a los Poderes Ejecutivo y Legislativo y estamos un poco constreñidos a nuestras funciones y no queremos invadir competencias ajenas.

Por otra parte, lo que ha señalado el señor Senador, desde un principio ha sido nuestra preocupación. En ese sentido, si pensamos que la construcción del puente es positiva, no podemos quedar esperando que las soluciones nos vengan desde arriba, sino que debemos adoptar una serie de medidas a los efectos de prevenir con la suficiente anticipación. De esta forma, los hechos positivos estarán junto a lo que denominamos medidas de acompañamiento y, los negativos, se controlarán por otras compensatorias. Con respecto a los problemas que tienen que ver con el flujo de población del campo hacia las ciudades, lo que produce el vaciamiento del centro del país, contamos con un proyecto que es un desafío similar al del MERCOSUR, que debemos aprovechar para que todas esas circunstancias se vuelquen de manera positiva.

Quisiéramos que todo el mundo estuviera compenetrado con este tema y, en ese sentido, la presencia de los miembros de esta Comisión y de la de Medio Ambiente, nos satisface.

SEÑOR VIRGILI.- En primer lugar, quisiera agradecer a la delegación que ha venido solícitamente ante nuestro requerimiento.

He trabajado algunos años con el ingeniero José Serrato y sé que es un hombre muy inteligente, de gran capacidad y dinámica. Por eso, respecto al tema que nos convoca, no tengo dudas de que se han realizado estudios previos, [illegible] de no dar un paso en [illegible]. Considero [illegible] más aún, con la [illegible] [illegible] de comunicación [illegible] para [illegible] competencia.



Como ciudadano común, veo que todos los avances tecnológicos y el progreso constituyen un fruto importante para hombres y mujeres que vivimos en estos países.

No tengo dudas de que el puente Colonia- Buenos Aires, va a ser muy importante para el país.

En cuanto a lo que se refería el señor Senador Gargano, me parece que nuestro país tiene muchas carencias. Somos una nación nueva que va teniendo perspectivas y, en la medida en que hagamos cosas importantes, éstas van a ser mayores.

Me llena de satisfacción observar que nos estamos acercando a la posibilidad de construir este puente, hecho que ayer parecía tan lejano, ¡y que conste que no pasa por Canelones! Evidentemente, si nos están hablando de doscientos nuevos clientes para el Uruguay, tenemos que darles las condiciones suficientes para atenderlos como es debido. Considero que no se debe obstruir el progreso.

En forma personal, como representante del Gobierno, debo expresar que estamos de acuerdo con que esa obra se lleve adelante. Vamos a luchar para ello y poner toda la fuerza política a fin de que se concrete esa realidad. Soy un hombre optimista y tengo la esperanza de poder ver esta obra finalizada y que nuestros hijos y nietos disfruten de esta enorme posibilidad. Por eso, tenemos que agradecer a esta gente y a los Gobiernos que lo están haciendo posible.

SEÑOR SEGOVIA.- El doctor Gorosito ha hecho algunas referencias que, evidentemente, no son tan puntuales y tienen que ver con la exagerada presencia de arquitectos en la redacción del programa. Por supuesto, esto lo ha expresado sin ánimo de agresiones personales y yo coincido con él.

Por otra parte, quisiera hacer algunas puntualizaciones y preguntas. En la historia del propio manejo --desde que la hiciera el ingeniero Serrato-- de la concepción ferroviaria, que tal vez preveía la realización de la obra, a través del tiempo se ha venido desarrollando un camino de integración. Justamente, las palabras que se han vertido con mayor acento en ese sentido, tienden a demostrar que se trata de una iniciativa para la integración. Si esto es así tiene un carácter manifiesto hacia el desarrollo y, por lo tanto, es un proyecto de país. Estos son los términos que quiero manejar a efectos de ver si ese desarrollo de país realmente se establece a través del proyecto de este puente o si existen algunos otros mecanismos a tener en cuenta. Con respecto al proyecto de país, tengo algunas dudas en cuanto



a que éste se establezca por medio del eje vial San Pablo - Buenos Aires, del que el puente es el eje fundamental, si consideramos la integración por esta vía. Frente a una propuesta de desarrollo de país y a una integración a través del puente --a pesar de que el ingeniero Serrato señalaba que son bienvenidas todas las obras sustitutivas y sobre todo complementarias que pudieran darse-- y dado el manejo que se da al tema en el propio resumen de extensión y modernización del Puerto de Montevideo como uno de los elementos complementarios, me gustaría saber si el estudio de factibilidad de esta obra ha contemplado estrictamente la idea de que la integración puede no darse por esta vía. Por ejemplo, un mecanismo podría ser en forma exclusiva por medio de la hidrovía y, en ese sentido, en esta Comisión estamos manejando un proyecto --que no es personal sino del señor Martín Posadas-- que es evidentemente contrario a la idea de integración a través del puente Colonia - Buenos Aires y partidario de la hidrovía, idea que se fundamenta en una documentación que podemos o no compartir, pero que resulta realmente interesante. Complementado este aspecto, el doctor Gorosito decía que se están manejando elementos de ordenamiento departamental en Colonia, que se establecerían exista o no el puente, así como un tipo de relevamiento tendiente a buscar toda la información posible para proceder a dicho ordenamiento territorial. También se ha manifestado toda la problemática de la calidad de vida y una serie de aspectos que llevan a una gestión territorial que dependerá del objetivo de país que tengamos. En ese sentido, el ordenamiento territorial y, sobre todo, el acondicionamiento territorial como elemento previo al primero o incluyéndolo como uno de sus componentes, puede ser el mismo con o sin el puente. Me parece que los caminos serían totalmente distintos tanto en lo que refiere al ordenamiento de la ciudad de Colonia en los aspectos urbanos y suburbanos, como al de la media luna de la zona de influencia. En esta materia, la permanencia del puente es la que origina un acondicionamiento y ordenamiento territoriales muy distintos a los que existirían si no se define esta obra.

En cuanto a las conclusiones a que se ha llegado en materia de programa de desarrollo en zonas deprimidas, de centros de capacitación técnica, de centros comerciales, de construcción, reforzamiento, centralización y participación del eje carretero, creo que si pensamos en una gestión territorial y en un proyecto de país, los mismos son independientes de la realización del puente. Es cierto que esta obra tal vez será un elemento vigorizante en estos aspectos y que posiblemente cree los estilos que promueven estos estudios, pero si pensamos en un país independiente del

puente, también podríamos llegar a las mismas metas sin la realización de esta construcción de significativa trascendencia.

A pesar de que el ingeniero Serrato seguramente me señale que el cometido de la Comisión es el de asesoramiento en cuanto a la factibilidad, viabilidad y necesidad del puente, me gustaría que se me brindara alguna respuesta complementaria en el sentido de si se ha tenido en cuenta en este proyecto de integración y desarrollo del país, la posibilidad de que pueda ,no ser el camino para estos objetivos. Quisiera saber qué piensa sobre la hidrovía y de que Montevideo no necesariamente sería el puerto competitivo de Buenos Aires. Digo esto porque no visualizo en este estudio la necesidad de un puerto de aguas profundas para el Uruguay entre Bahía Blanca y el puerto de aguas profundas de San Pablo.

SEÑOR MAUTONE.- Quisiera realizar ciertas puntualizaciones sobre lo que se ha manifestado, aprovechando la ocasión para contestar algunas de las interrogantes del señor Senador Segovia, sin perjuicio de que el ingeniero Serrato y mis otros compañeros puedan ampliar dicha información.

Pensamos que el puente es uno de los instrumentos de integración, pero no el único, ya que puede haber --y los hay-- otros proyectos complementarios como el de la hidrovía, la utilización del Puerto de Montevideo y el eje vial que pasaría por el Uruguay, del que el puente sería un eslabón. Todos estos son proyectos que coadyuvan a la integración.

Por otra parte, en cierta medida el puente ya existe porque se utiliza una vía marítimo-fluvial entre Buenos Aires y Colonia, de modo que la obra de hormigón armado lo único que haría sería reforzar ese vínculo. No podemos pensar entonces que un proyecto excluye al otro, sino que debemos considerarlos como distintas herramientas de integración. Esta es, aproximadamente, la modalidad en que inscribimos este proyecto de puente dentro de las otras propuestas, sobre lo que el ingeniero Serrato podrá ampliar más adelante.

En particular, quiero referirme a las trazas, sobre lo que el Presidente había efectuado algunas observaciones que se remontan al período legislativo anterior, asistiendo puntualmente a los informes de nuestra Comisión. Creo que en estos aspectos se ha tendido a marcar varias trazas, lo que ha sido una situación histórica desde que comenzamos a estudiar este tema hace diez años, porque en cierta manera esta Comisión nunca quiso definir públicamente estos

conceptos ya que ello iba a implicar prematuramente un proceso especulativo que enfocaría la atención en ciertos puntos. Por este motivo, desde ese entonces hemos tenido, repito, una cierta tendencia a diversificar las trazas. Esto no quiere decir --como señaló el ingeniero Serrato-- que a medida que avanzó el proyecto hayamos advertido que existen unas trazas mucho más viables que otras.

Me refiero, en particular, a las trazas del Delta del Tigre que, por razones que ya se explicaron, tienen poca probabilidad de concretarse. También ha sido desechada, por problemas de tráfico aéreo, una traza que estaba en el Aeroparque.

En realidad, hoy en día, las trazas se enfocan del lado argentino, desde Buenos Aires a La Plata. En ese entorno, a Uruguay le corresponde, al este o al oeste de Colonia, un margen de 15 ó 20 kilómetros, de tal manera que no se vea afectado por las medidas que se puedan adoptar. De todos modos, pronto será definida la traza. Además, tal como señaló el señor Presidente, pensamos que los países deben buscar la traza más conveniente a sus necesidades, sin perjuicio del interés del concesionario. En este sentido, existe un triple acuerdo.

En definitiva, creemos que la traza se va a afinar mucho más con el transcurso del tiempo, y no quedará librada concesionario.

Por otro lado, lamento que se haya retirado el señor Senador Gargano, ya que quiero señalar que el Instituto de Economía de la Facultad de Ciencias Sociales realizó estudios sobre el proyecto de construcción del puente, concluyendo que es uno de los que incrementará sustancialmente el Producto Bruto Interno de nuestro país. Recuerdo las palabras pronunciadas por dos de los economistas --los señores Porto y Míguez-- que llevaron a cabo el mencionado estudio. Concretamente, señalaron que no hay ningún otro proyecto en el Uruguay que incremente el Producto Bruto Interno tanto como el relativo a la construcción del puente. Esto obedece al hecho de que, a través de esta iniciativa, se trata de valorizar nuestra posición geopolítica.

Tal como lo señalan los libros de historia, nuestro país surgió como un Estado intermedio entre Argentina y Brasil, y lo que este proyecto hace es valorizar el vínculo entre la sociedad bonaerense, que representa aproximadamente 15.000.000 de habitantes, y la cuenca paulista, que tiene entre 15:000.000 y 20:000.000 de personas. Sin duda, a partir

de ese tránsito, Uruguay saldrá beneficiado.

Estas tasas de incremento acumulativo anual del Producto Bruto Interno del 1,4%, y del 3,1% para Colonia, no son poca cosa. Por el contrario, se ha detectado que este proyecto es el que más rentabilidad dejará a Uruguay. De modo que el señor Senador Gargano puede quedarse tranquilo porque esta iniciativa no ofrece ningún tipo de problemas desde el punto de vista de la rentabilidad.

Sí debemos preocuparnos, en cambio, por el tema del medio ambiente y del ordenamiento territorial porque --tal como se señala en el informe-- esta iniciativa es buena y sostenible siempre que se tomen determinadas medidas relacionadas, en particular, con los dos aspectos mencionados al principio. La comisión que trata este tema ha detectado la necesidad de contar con disposiciones de esta naturaleza, por lo que están siendo elaboradas. Sin embargo, debemos aclarar que muchas de ellas aún no han sido adoptadas.

Tal como expresó el ingeniero Serrato, cabe señalar que antes de aprobarse la ley que estableció que para todos los proyectos de este tipo debe realizarse un estudio de impacto ambiental, nosotros ya estábamos llevando a cabo ese estudio en relación con esta iniciativa. Es así que aunque todavía no se ha aprobado una ley de ordenamiento territorial, ya estamos trabajando junto con el Ministerio de Vivienda, Ordenamiento Territorial y Medio Ambiente y la Intendencia Municipal de Colonia, a los efectos de en que ese departamento se formule un plan director de ordenamiento territorial con el fin de preservar el medio ambiente. Esto es muy importante e imprescindible para que este proyecto sea sostenible.

Como todos sabemos, la iniciativa sólo puede ser sostenible si no afecta al desarrollo ecológico natural. Por ello, es muy importante que se tomen las medidas necesarias, y en eso se debe poner el acento desde el punto de vista legislativo, tanto nacional como departamental. Esto lo debe hacer especialmente la Junta Departamental de Colonia, donde rápidamente debe visualizarse esta cuestión; en este sentido, cabe señalar que se han realizado varias reuniones con dicho órgano. Reitero, pues, que es necesario formular un plan director de medio ambiente, en el que espero que los profesionales arquitectos tengamos intervención. En esta cuestión, confieso que no opino como el doctor Gorosito; por mi parte, creo que la intervención de los arquitectos --podemos tomar como ejemplo la constante labor del arquitecto Odriozola, que ha hecho una joya de la ciudad de

Colonia-- brinda garantías en esta materia. Hoy en día, la ciudad de Colonia está a punto de ser declarada Patrimonio Histórico Mundial debido a la acción de algunos colegas, entre los que se encuentra, precisamente, el arquitecto Odriozola. Todo esto ha permitido que Colonia se valorice y sea reconocida internacionalmente.

En mi opinión, cada profesión tiene su perfil y, sin duda, la parte legislativa debe ser abordada por los abogados. Sin embargo, en el accionar, es decir, en los planes directores y de ordenamiento, los que estamos capacitados somos los arquitectos. De modo que esperamos tener aquí una fuerte impronta.

Antes de finalizar, insisto en que la preocupación fundamental de la Comisión que estudia este tema es la necesidad de que se adopten las medidas del caso. Sin duda, todavía tenemos tiempo, ya que la cuestión relacionada con el puente hace diez años que está a estudio, y su concreción insumirá otros cinco, si todo sale bien.

Entonces, debemos buscar concretar las medidas legislativas que permitan que este desarrollo sea sostenido.

SEÑOR SEGOVIA.- Una vez más, dejo de lado la discusión sobre el hecho de que sea la arquitectura la profesión que deba definir la totalidad de las cosas; no me pongo la camiseta de ingeniero agrimensor y urbanista, porque creo que voy a complicar las cosas.

Deseo hacer hincapié en el tema relacionado con las tecnologías de relevamiento que se están empleando, tal como mencionó el doctor Gorosito. Fundamentalmente, deseo rescatar el hecho de que el puente es uno de los elementos de integración, pudiendo existir otros proyectos complementarios.

Precisamente, en mi intervención anterior puse énfasis en la presencia de más de un proyecto de integración, que no eran considerados complementarios, sino sustitutivos. De modo tal que el proyecto sobre la hidrovía resultaba sustitutivo del relativo a la construcción del puente. En ese sentido, este es uno de los manejos que realiza el propio gobierno brasileño, acentuando la necesidad de la realización del eje vial, no como proyecto complementario sino en carácter de sustitutivo.

En lo que respecta a la elección de las trazas, observo que existe una tendencia manifiesta al uso de una o dos de

ellas. Entonces, quisiera saber qué lugar parecería más viable para la llegada de la traza, no del lado uruguayo sino del argentino, teniendo en cuenta la circulación interna de Buenos Aires y el logro de un acceso rápido a las trazas porque, de otro modo, el tiempo ahorrado por un lado, se perdería por otro.

SEÑOR SERRATO.- Debo decir que las trazas argentinas no son esencialmente diferentes, salvo la del Delta del Tigre. Inclusive, hace alrededor de diez días se puso en funcionamiento la parte de la autopista Buenos Aires-La Plata, que va desde Hudson hasta la entrada de la ciudad de Buenos Aires. En el correr de los próximos dos años quedará terminado el tramo que va desde La Plata hasta General Paz, con lo cual varias autopistas van a cruzar Buenos Aires, permitiendo un rápido tránsito.

En cuanto a los proyectos del puente, de la hidrovía y del Puerto de Montevideo, llamado Eje Vial --pero que yo prefiero denominar Eje de Desarrollo, porque me parece que tiene una connotación más global, y que puede tratarse no de una sola ruta, sino de corredores viales o de desarrollo en nuestro país-- creo que no podemos contraponerlos y decir que si uno de ellos se lleva a la práctica, el otro no se será viable. Seguramente, el señor Senador Segovia recordará aquella dicotomía que se planteó en el año 1970 en cuanto a si era mejor realizar las obras de Palmar o las de Salto Grande. Ambos proyectos se llevaron adelante y estamos muy contentos por ello. Tal vez sea un defecto de los uruguayos creer que cuando aparece una nueva iniciativa, ésta es sustitutiva de otra.

Pienso que todos los proyectos deben ser bienvenidos. Personalmente, parto de la base de que estamos en un proceso de integración --que el país se ha planteado como parte de una filosofía-- en el cual debemos avanzar. Dentro de ese proceso, precisamente, la integración física es una mera herramienta.

También recordamos que hace algunos años se pensaba, no sólo en nuestro país sino a nivel mundial, que realizar carreteras implicaba desarrollo. Todos sabemos que la Ruta 26 se realizó en la segunda mitad de la década de los sesenta, y quien hoy circula por ella habrá podido advertir que el tránsito es muy menguado. ¿Qué quiero decir con esto? Que no alcanza con desarrollar la parte de infraestructura; repito que se trata de una herramienta, pero no es todo. Hay que promover la realización de estudios de impacto y ver qué efectos producen las ejecuciones de obras de infraestructura

para llevar adelante este proceso general de integración.

No podemos entender al proyecto del Puerto de Montevideo como competitivo con el de Buenos Aires porque si así lo hacemos, vamos por mal camino. Entiendo que ambos y, también, el de Nueva Palmira, deben ser vistos como complementarios dentro de toda una estructura y una autoridad portuaria única para el Río de la Plata. Creo que a esto es a lo que debemos apuntar en los próximos diez o quince años, puesto que es necesario un manejo único del río. ¿Por qué? Porque la carga es, fundamentalmente, argentina. Entonces, nadie puede plantearse como una ignominia el hecho de que Argentina defienda que sus cargas y sus producciones salgan por sus puertos. A lo sumo, lo que podemos hacer es intentar que la operación sea más barata.

Tampoco veo una contraposición entre el proyecto de la hidrovía y el del puente; pienso que ambos son complementarios. Por otra parte, me parece que el Puerto de Nueva Palmira podrá servir para trasladar aquella carga que desborde el de Buenos Aires. De pronto, lo mismo puede suceder con el Aeropuerto Internacional de Carrasco, cuando no esté en condiciones de operar el de Ezeiza.

Hace unos días, el señor Ministro de Obras de la Argentina señalaba al señor Ministro de Transporte y Obras Públicas uruguayo, ingeniero Cáceres, y al que habla, que hace sesenta años ya se hablaba del proyecto de autopista que uniría Buenos Aires y La Plata, y recién hoy se está concretando. Diez años atrás, productores rurales argentinos vinieron a Montevideo para que se implementara un puerto operativo para sus cargas, puesto que no la podían trasladar por los puertos del Río Paraná. En su momento, hubo una gran presión por parte de los grupos de interés que estaban detrás de estas obras y hoy, luego de transcurrido ese tiempo, nosotros hicimos muy poco en el Puerto de Montevideo, mientras que algunos puertos del Río Paraná están moviendo millones de toneladas de carga, en cantidades muy superiores a las que maneja el puerto de Buenos Aires, que hoy presenta un importante descenso.

Creo que nosotros pecamos por "discursear" demasiado, por plantearnos falsas oposiciones, cuando de lo que se trata es de concretar proyectos, por supuesto, tomando las previsiones del caso.

Insisto en que no veo oposición entre el proyecto de la hidrovía y el del puente, sino una correlación muy íntima entre este último y los corredores de desarrollo. Ahora bien;

debemos tener cuidado en que estos corredores atraviesen nuestro país, puesto que hay proyectos que implican transportar cargas argentinas hacia Brasil, y viceversa, sin pasar por nuestro territorio. Esto sería muy peligroso, porque dejaría un vacío en nuestro país. De pronto, la medida podría resultar cómoda para evitarnos problemas; pero no sé si no sería más conveniente, como decía el señor Senador Virgili, tener dificultades y enfrentarlas, si es que ello significa desarrollo. Naturalmente que luego, con anticipación --hoy estamos aquí para anticiparnos a los hechos y tratar de ayudar a que todo esto sea en beneficio del país-- deberemos adoptar las medidas que correspondan.

Para que ese eje vial o de desarrollo pase por nuestro país --puede hacerlo por el norte, aunque ello supondría dividir al Uruguay en dos-- el puente tiene que estar operando. En cambio, para que éste pueda funcionar, no es necesaria la existencia del eje de desarrollo. Esto es algo que se ha demostrado por medio de todos los estudios que hasta el momento se han realizado.

Por otra parte, debo decir que el Ministerio de Transporte y Obras Públicas ha asumido la tarea de coordinar ambos proyectos --también tiene injerencia en el tema portuario-- y tiene la idea de que el eje vial, o los corredores de desarrollo, deben pasar por nuestro país, a pesar de que actualmente tenemos pocas cargas. Aquí se aplica un poco aquello de quién estuvo primero, si el huevo o la gallina, ya que hay pocas cargas porque carecemos de buenas carreteras y, precisamente, no tenemos buenas carreteras porque hay pocas cargas.

Por ejemplo, en Brasil se ha dispuesto que con fondos propios se construya la ruta que una San Pablo con Florianópolis, y si bien creo que en nuestro país hay que invertir mucho dinero para la realización de carreteras --estamos hablando de rutas que cuestan alrededor de U$S 600.000 o U$S 700.000 por kilómetro-- la tarea debe comenzar de a poco, e irse mejorando lo que ya tenemos. Entiendo que, quizá, sería muy beneficioso llevar adelante este tipo de obras para desarrollar zonas del centro del país; pero no me parece que hoy tengamos disponibilidad suficiente para asignar recursos a esto.

Las concesiones surgen cuando existe un tráfico tal que pueda generar recursos para autopagarse; sin embargo, no visualizo un tráfico de 600 u 800 vehículos de tránsito promedio diario, cuando los requerimientos de una Ruta de primera categoría oscilan entre los 6.000 ó 7.000 vehículos.

En este momento son pocas las rutas de nuestro país que tienen un promedio de esa naturaleza; solamente lo alcanzan las salidas hacia Colonia y Maldonado.

Creo que he sido un poco desordenado en mi exposición y no sé si completé adecuadamente el panorama que deseaba tener el señor Senador Segovia, no obstante lo cual podemos seguir dialogando.

SEÑOR SEGOVIA.- Si bien no coincidimos con el ingeniero Serrato en el 100% de sus apreciaciones, podría afirmar que sí estamos de acuerdo en un 99%. En ese sentido, se mencionó la expresión eje de desarrollo y no vial; esta es la palabra clave, ya que el eje vial es nuestro eje porque lo es de desarrollo; de lo contrario, no nos interesa. Obviamente, no vamos a crear una infraestructura de paso por el país para ser, únicamente, sirvientes de circulación, por más que lo encaremos desde el punto de vista de servicio. Si al eje vial lo llamamos de desarrollo y, a su vez, tenemos el desarrollo de la red vial dentro del ámbito departamental, el desarrollo deberá apuntar hacia el Uruguay; tiene que pasar por nuestro país y, si es así, la circulación puede ser complementada por los puentes existentes, aunque concentrándose en las zonas del Puente Colonia-Buenos Aires.

Por otro lado, cuando se menciona la relación Buenos Aires-San Pablo --esto es algo que no tengo claro-- y la decisión de Brasil de que hasta Florianópolis la situación estaría definida, hay una decisión clara por parte de ese país, en el sentido de que, de Florianópolis hacia el sur, el eje no pase por una zona costera. Inclusive, el no tomar la zona de la costa como elemento de circulación, a pesar de que existen vías de desarrollo en ese sentido --y sin ir al pasaje por las sierras que es de altísimo costo-- lo que a Brasil le interesa no es el progreso por la zona costera, sino por otra que desvincule todo esto. Posiblemente, ni siquiera podría ser al sur pasando por Porto Alegre, sino más bien visualizando una concentración hacia Santa María, no por la Sierra del Mar porque, repito, en ese caso, los costos se transforman en algo prácticamente inaccesible.

Por otro lado, y volviendo a lo que expresé al principio de mi exposición, cabe señalar que el ingeniero Serrato habla de un eje de desarrollo, con el cual coincido en un ciento por ciento. También deseo señalar --no sé si esto fue correctamente interpretado-- que desarrollar la contraposición hidrovía-puente, a criterio del ingeniero Serrato, no sería correcto y coincido con él. No creo que esto sea algo para desarrollar; al contrario, creo que se trata de algo



complementario. De todos modos, en el proyecto de ley que manejamos aquí y que nos trasmitiera el señor Juan Martín de Posadas, debe ser excluyente, aunque es algo que está en estudio.

Finalmente, contraponer o poner al Puertó de Montevideo como competitivo del de Buenos Aires, tampoco me parece correcto. Creo que mis palabras son las mismas utilizadas por el ingeniero Serrato, es decir, "vamos mal".

SEÑOR GOROSITO.- Brevemente, quería formular una o dos precisiones que involucran a la Dirección Nacional de Ordenamiento Territorial. Creo que, a lo largo de nuestro intercambio de opiniones, ha quedado claro que hay una discusión muy importante a realizar y, en este sentido, creo que el proyecto del Puente Colonia-Buenos Aires ha operado --debe continuar así-- como un catalizador de esos debates que permitirán explicitar algunos objetivos nacionales, en base a los cuales debemos tratar de alcanzar un amplio consenso político en el próximo tiempo.

Si bien eso es algo que ha quedado claramente explicitado en este ámbito, lo voy a reiterar. Para el Uruguay, en este contexto de integración regional, es de enorme importancia entender su conexión con la región como un sistema. En consecuencia, a partir de la existencia de un método de transporte y de inserción del país en esa zona, es preciso comprender que debe haber un aporte equilibrado de diferentes medios y modos --particularmente en lo relacionado con el transporte-- por lo cual me parece totalmente negativo formular el pensamiento de la inserción del país a través de dilemas excluyentes, cuando esa concepción sistémica que está en la naturaleza de las cosas le impone,necesariamente, al Uruguay, un trabajo en estos diferentes proyectos de ley. Incluso, en algunos artículos periodísticos he denominado a estas iniciativas como proyectos claves principales, aunque algunos tienen una peculiar capacidad de impacto, como el del puente, sobre el que me voy a referir rápidamente dentro de algunos instantes.

Por lo tanto, cuando se incrusta --como muy bien lo dijo el arquitecto Mautone-- el tema del puente y de los otros proyectos de ley en la visión geopolítica, esa concepción de entender un sistema va, naturalmente, distribuyendo el equilibrio y haciendo abandonar esas visiones que, en definitiva, fuerzan la realidad, al plantear dilemas en lo que tiene que ser un aporte de conjunto.

A mi entender, también ha quedado claro que existen

fines y medios, objetivos e instrumentos y, en definitiva, los objetivos básicos son los de la integración del puente. Entonces, el puente sería un instrumento, que desde mi punto de vista, tiene una peculiaridad, que es la siguiente.

Nuestro país --esto se ha reflejado en los estudios de base que se han hecho sobre el puente-- tiene una cierta inercia de desarrollo y ciertas tendencias de crecimiento que deben ser aceleradas como una cuestión de prioridad nacional. Asimismo, esta aceleración de los procesos de desarrollo y de crecimiento se vinculan, necesariamente, con la posición geopolítica de la República, en vista de lo que está sucediendo con nuestros vecinos. Además, las inercias y tendencias de crecimiento poblacional de la República constituyen un problema de estructura del país para el futuro. El Puente Colonia-Buenos Aires será un instrumentos disponible para poder acelerar los ritmos; no es posible que el Uruguay siga viviendo como una especie de rentista; tiene que buscar un cierto aceleramiento de esos procesos. Existen desequilibrios muy importantes en el país, inercias y bloqueos que es necesário superar.

En consecuencia, en función de esa visión de sistema y de esa óptica peculiar de la situación, es que esta iniciativa aparece como un proyecto de ley ordenado para un país que debemos construir por medio de un amplio e importante consenso.

Otra breve referencia que deseaba formular tiene que ver con la expresión que manifesté, respecto del ordenamiento territorial de Colonia, con o sin puente, lo que motivó una observación por parte del señor Senador Segovia. Vuelvo aquí a una cuestión metodológica de fondo. Como muy bien dijo el ingeniero Serrato, y como está en el sentimiento elemental de buena fe que anima este proyecto, es obvio que los estudios se hacen para que cuando la decisión política tan comprometedora deba tomarse, tenga como base un acopio de información que permita al país hacer sus opciones de un modo fundado. Entre las importantes etapas que deben cumplirse, está la de que el Gobierno, en su día, pueda, a través de esta Comisión, presentarse al Parlamento y realizar una exposición similar a la del día de hoy, pero más fundada y profunda y con el aporte de números y datos finales, que estén avalando, en definitiva, la existencia de fundamentos para construir el puente. Por eso, en algún momento se va a tomar una decisión, que está en proceso.

La virtud que han tenido estos proyectos es la de plantear al país estos problemas, que deben [illegible]irse,

independientemente de que se construya o no el puente. Sin duda alguna, la existencia del puente implica, por todo lo que hemos dicho, impactos que tendrán que ser asumidos, específicamente, en el ordenamiento. El plan de ordenamiento territorial del departamento de Colonia que estamos manejando, debe ser puesto en aplicación a la brevedad y, por esta razón expresé que como instrumento de manejo político, debe ser independiente de la concreción o no del puente, aun cuando, obviamente, toma en cuenta la eventual presencia de la obra y sus impactos.

Por último, quiero recordar que en mi primera exposición en esta Comisión --consta en la versión taquigráfica-- manifesté que el texto del articulado que acompaña el plan de ordenamiento territorial de Colonia no había sido redactado por juristas. Entonces, en función de que dicho texto debe ser puesto en consonancia con las normas constitucionales y legales vigentes, se ha encomendado su estudio a un abogado.

SEÑOR PENADES.- Quería referirme a algunos aspectos a los que se ha hecho referencia, especialmente por parte del señor Senador Segovia.

En cuanto a la importancia del puente y del proyectado eje vial Buenos Aires-Colonia, quiero decir que estamos, en este momento, inmersos en un gran proyecto, el MERCOSUR, que va a generar un mercado de más de 200:000.000 de personas. Indudablemente, sus dos polos fundamentales serán las ciudades de Buenos Aires y San Pablo, no sólo del punto de vista del consumo, sino también en cuanto a la producción. Sin embargo, entiendo que los más beneficiados por este mercado común serán nuestro país y Paraguay, porque tendrán a su alcance ese gran número de consumidores y eso les va a permitir un mayor desarrollo comercial e industrial desde todo punto de vista. En este sentido, es fundamental para la concreción de este mercado común la creación de un eje físico, el llamado eje vial que une Buenos Aires y San Pablo. Creo que este eje físico será un elemento fundamental en el desarrollo de todo el MERCOSUR y, en especial, de todas las zonas por las que atraviesa, puesto que va a permitir la localización de industrias en posiciones intermedias, cercanas a los dos grandes consumidores. Pienso que no podemos perder la oportunidad de que esa localización se realice dentro de nuestro país. La Comisión entiende que la concreción de este puente sería un hito importantísimo en la definición del eje vial del MERCOSUR a través de nuestro país. No olvidemos que es posible establecer conexiones entre Buenos Aires y San Pablo que eludan el pasaje por nuestro

país, a través de Paso de los Libres y de carreteras del norte. Son también importantes los puentes de Salto, Fray Bentos y Paysandú, en la medida en que se genera un mercado entre el litoral argentino y el sur de Brasil. Por todas estas razones, entendemos de fundamental importancia, como decía el ingeniero Serrato, la localización, no de un eje definido, sino de corredores viales que comuniquen San Pablo con Buenos Aires y la existencia del puente Colonia-Buenos Aires constituiría un punto fijo que obligaría a pasar ese eje por nuestro país. Esto no quiere decir que deba hacerse a través de una carretera costera que, en principio, sería lo más económico, pero que no redundaría en grandes beneficios, salvo para el sector sur de nuestro país. Lo que nos interesa, en cambio, es proyectar este desarrollo a todo el territorio nacional. Esto no depende, estrictamente, de la concreción del puente Colonia-Buenos Aires, pero sí de la localización del eje vial a través de nuestro país. Sería importante que se desplazara de la zona costera, dando mayor importancia a la zona central y norte. Indudablemente, todo esto deberá ser acompañado de medidas de infraestructura que permitan el pasaje de cargas, el servicio a esas cargas y la localización eventual de industrias en ese sector que atraviesa el eje vial.

De todos modos, entiendo que la ubicación del puente Colonia-Buenos Aires es fundamental para forzar a ese corredor, que va a ser el eje vial del MERCOSUR, a pasar por nuestro país, lo que no quiere decir que vaya a excluir otros polos de desarrollo, como la hidrovía, la creación de un puerto de aguas profundas, etcétera.

Por otra parte, quiero manifestar, en respuesta a una referencia del señor Senador Segovia, que se han estudiado cinco trazas. En principio eran otras cinco. Al inicio de los estudios se eliminó la que partiría de las cercanías de Aeroparque, pero en cambio se creó una nueva variante por el Delta, a requerimiento de ambos países. Aclaro que esto no es más que un estudio que realizaron las consultoras, con sus recomendaciones, pero no se trata de un proyecto definitivo, sino que la elección de la traza será motivo de decisión por parte de los gobiernos, dando un margen de movimiento al concesionario, pero dentro de lineamientos determinados. En ese sentido, del estudio surge claramente una recomendación que da preferencia a dos trazas. Desde el punto de vista financiero, la que aparece como más conveniente es la que partiría de las cercanías de La Plata, o sea Punta Lara, hasta una zona al este de Colonia, por ser la de menor costo inicial de construcción y la más corta, ya que mediría aproximadamente 42 kilómetros. Sin embargo, analizando desde

el punto de vista económico las posibilidades de acercamiento o creación de tráfico, la menos onerosa resulta la que partiría de la zona entre Quilmes y Avellaneda, llegando al noroeste de Colonia. Si bien esta obra tiene un mayor costo inicial, la recuperación de capital a lo largo del tiempo es también mayor, porque implica más tránsito.

Estas serían las recomendaciones de la consultora, avaladas por los estudios realizados por nuestra Comisión. De todas maneras, quedarán sujetas a una ratificación y elección por parte de los Gobiernos.

SEÑOR SEGOVIA.- Con respecto a lo expresado, creo que sigue habiendo coincidencias. En lo que me es personal, pienso que es de importancia decisiva para el país la integración por medio del MERCOSUR, no solamente desde el punto de vista económico. A lo largo de toda mi vida, estuve en un "MERCOSUR" permanente como es el de las ciudades de Rivera-Livramento. En consecuencia, estoy absolutamente seguro de que, en lo que respecta a mi persona, tengo mucha más experiencia sobre lo que es la integración que la que puedan traer aparejados estos elementos de comunicación.

Lo que no visualizo es una complementación en la necesidad de desarrollo vial de este país, sino que me parece que existe cierta contraposición. En esta misma Comisión, el ingeniero Cáceres ha manifestado que, en este momento, el Ministerio de Transporte y Obras Públicas no está en condiciones de proceder a un desarrollo vial de trascendencia, sino que, por el contrario, está dispuesto a actualizar y mejorar las vías de circulación carretera, sin la certeza de que queden en condiciones de soportar el tráfico pesado que implicaría su crecimiento. Con respecto al tráfico pesado, el Ministerio de Transporte y Obras Públicas parece preferir el camino de complementación de la red ferroviaria que, eventualmente, podría comunicarse también con la hidrovía.

Quería saber si desde el punto de vista económico existe una real complementación entre la Comisión y el Ministerio de Transporte y Obras Públicas, por cuanto --justamente, la semana pasada-- el ingeniero Cáceres informó a esta Comisión el presupuesto con que contaba, haciendo adelantos para los años 1996 y siguientes, y dista mucho de estar pensando en un desarrollo carretero. Inclusive, participamos de un seminario en el propio Ministerio de Transporte y Obras Públicas. Los ingenieros y la compañía consultora manifestaron allí la necesidad que existía en el Uruguay de hacer una inversión de actualización en la red carretera, ya

que se encontraba en un estado prácticamente crítico de conservación. Toda inversión que se retrajera en este momento a la conservación significaría un gasto triplicado a muy corto plazo. Este estudio no solamente se visualiza desde el punto de vista vial, sino también atendiendo al propio parque automotriz que circula por nuestras rutas nacionales, tanto para el transporte de pasajeros, como de carga. En ese sentido, también había un manifiesto apoyo del Ministerio de Transporte y Obras Públicas al transporte vial, no de pasajeros --que está prácticamente cubierto en el país-- sino de carga pesada.

La inversión que propone el Estado --no voy a decir que una inversión de esta envergadura en vías de comunicación y desarrollo deba provenir del Estado ya que, sin duda, tendrá también otra procedencia-- no compromete la realización del puente y de vías importantes en este momento. Parecería que el Ministerio de Transporte y Obras Públicas no está encaminado en ese sentido.

SEÑOR SERRATO.- En primer lugar, debo decir que pertenecemos a una Comisión integrada, a través del Ministerio de Transporte y Obras Públicas, al Poder Ejecutivo. La opinión que podemos estar dando en materia de inversiones y obras públicas está dentro de las líneas marcadas por el Poder Ejecutivo en el Plan de Obras Públicas. Dentro de éste se encuentra, precisamente, la ejecución y terminación de la Ruta 1. El doctor Gorosito --como Subsecretario de Transporte y Obras Públicas en el Gobierno anterior-- estableció el punto hasta donde se dilucidaba el trazado de la Ruta 1, pero lo dejaba sin definir --sin que ello implicara que no se fuera a construir-- simplemente demorándolo un poco hasta que se decidiera si el nuevo trazado de esta ruta se adecuaba estrictamente a la realización del puente o no.

Quiero decir muy claramente que nosotros nos ajustamos a los términos que el Poder Ejecutivo establece y tal vez las apreciaciones surgidas de las palabras del ingeniero Penadés se referían a un planteo prospectivo, porque también mencionó el puerto de aguas profundas y otras cuestiones que no se perfilan en un período de pocos años. Estaba hablando de una visión más prospectiva, pero fue conveniente señalarla en el momento en que la Comisión, por intermedio del señor Senador Segovia, hizo un planteo de ese tipo. Creo que ese fue el sentido de las manifestaciones del ingeniero Penadés.

Finalmente, deseo expresar al señor Presidente que estamos muy complacidos de haber concurrido a esta Comisión. Ya hemos asistido a varias sesiones, en las que contamos con

la presencia del señor Senador Irurtia. Como dijo el doctor Gorosito, informaremos permanentemente al Parlamento a través de las Comisiones respectivas. Siempre nos pareció importante realizar reuniones conjuntas, también, con la Comisión de Medio Ambiente para mantenerla informada y demostrarle que nos estamos ajustando a la legislación y a los intereses del país. De alguna manera, creemos que es importante poder concretar esta obra, que será beneficiosa para nuestro país y también para la integración. Como mencionó una señora que ha colaborado con nosotros, sería de gran relevancia poder ejecutar este puente entre los dos siglos.

SEÑOR PRESIDENTE.- Nos habíamos propuesto culminar esta sesión apenas pasada la hora 12. Hemos recibido una información que, en lo que me es personal, me parece muy importante. Creo que convalida todos los acontecimientos anteriores en cuanto a la profundidad de los estudios que se han ido realizando con respecto a esta obra. Considero que sería muy importante que el país pudiera, siempre que se propusiera obras importantes, efectuar estudios de fondo que, lógicamente, incidan no sólo durante su realización sino también sobre el futuro de la nación. Por lo tanto, me parece que debemos seguir llevando a cabo estos encuentros y, al final de la Legislatura, quizá podamos --los que tengamos la suerte de seguir actuando en los lugares en que estamos-- disfrutar de hechos concretos en lo que respecta a la obra en sí.

Se levanta la sesión.

(Así se hace. Es la hora 12 y 25 minutos)